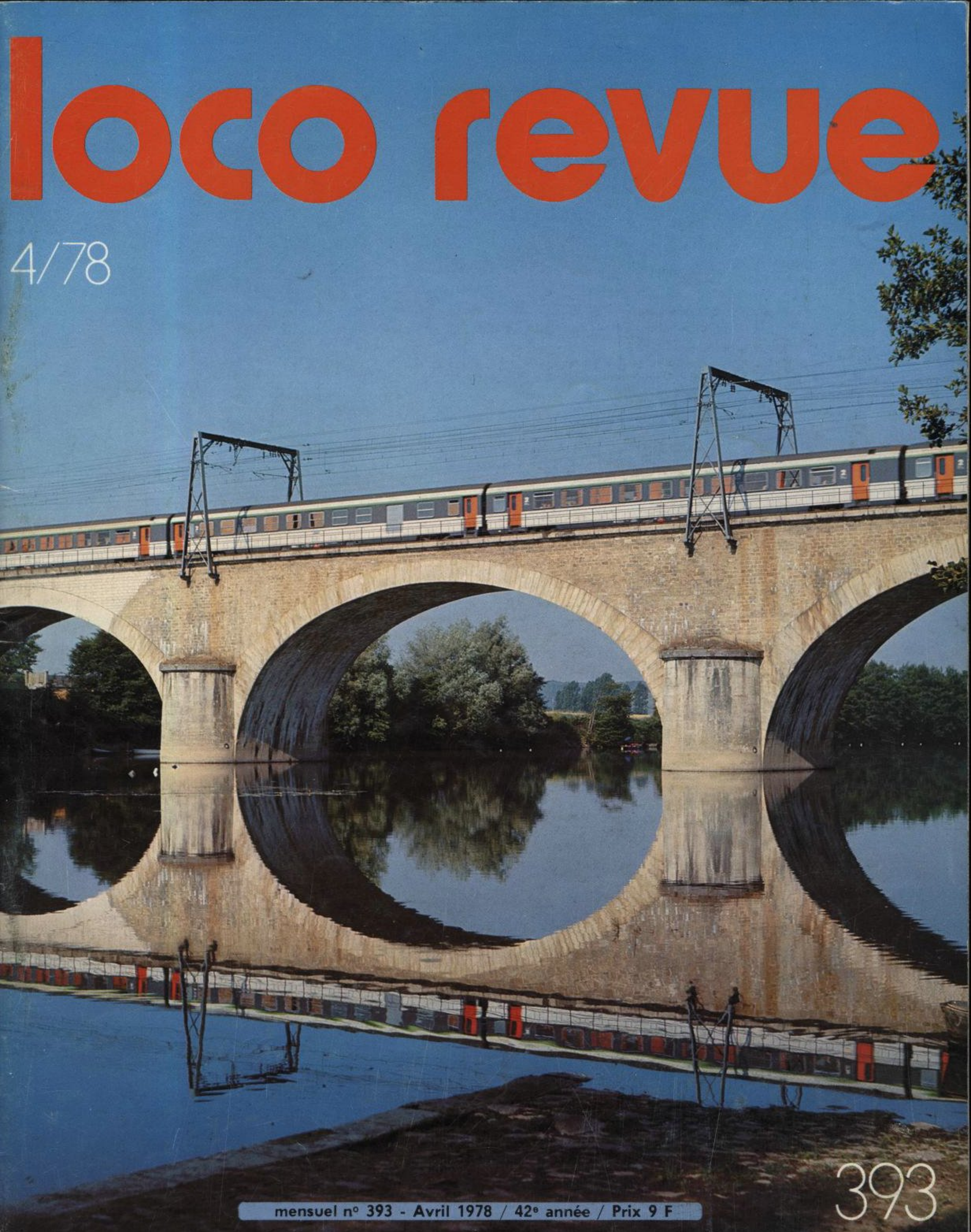
loco revue

4/78



mensuel n° 393 - Avril 1978 / 42e année / Prix 9 F

393

loco revue

pour les modélistes
et amateurs de chemins de fer

SOMMAIRE 4/78

c.f. réels	**214**	la résurrection d'une bi-cabine
construction	**228**	une 030.TB "Boer" en HO
le décor du réseau	**224**	le dépôt vapeur 3e partie : type SNCB
électronique	**233**	le commutateur universel JC à quatre états d'entrée
modélisme à toute vapeur	**236**	une 040.TA au 1/20 (chapitre 15)
test	**216**	les voitures Corail et leurs reproductions en HO
	222	ADE : les Silberfische
model shopping	**240**	Clarel, Electrotren, Europolitrains, France-Trains, Jouef, Loco-Diffusion, Roco
le plan du mois au 1/87	**232**	Locomotive-tender à vapeur à simple expansion [3] 030.TB-101 à 172 type "Boer"
divers		la presse étrangère, Exporail 78, revue des revues, à travers les clubs (communiqués), petites annonces, liste récapitulative des clubs (suite)

COUVERTURE : Tr 4040 Bordeaux ⟶ Paris au franchissement de la Creuse à Port-de-Piles.

cliché J.-P. Demoy

FERPRESS

Fondateur :
Jean-Edmond FOURNEREAU
Directeur :
Jean-Lucien FOURNEREAU
Avec la collaboration de :
Pierre Chenevez, Jean Gillot, Xavier Jacquet, Clive Lamming, Jehan Hubert Lavie, Marcel Le Guay, Francis Marx.
ADMINISTRATION - REDACTION PUBLICITE - VENTE :
Au siège de la revue, à l'adresse ci-dessous Tél.- (97) 24.01.65.

Loco-Revue, parution mensuelle, sauf août.
En vente dans les magasins spécialisés, les librairies, les bibliothèques de gare et les aérogares. Prix du numéro (sauf numéros spéciaux mars, juillet-août et décembre) :
France : 9,- F autres pays : 10,- FF.
Abonnement un an (11 numéros) :
France : 86,- F autres pays : 98,- FF.
L'échéance d'abonnement est indiquée en haut à droite du cliché d'adresse.
C.C.P. 2081.39 Paris et 000-0600032-87 Bruxelles.
Référence bancaire : BNP Auray.

Tous droits de reproduction réservés.
Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les articles signés reflètent l'opinion de leurs auteurs et ne sont pas obligatoirement une prise de position de la rédaction.
Les insertions publicitaires n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. le journal conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite, sans avoir à fournir motifs ou justifications.

éditions loco revue bp 9 le sablen 56400 auray

la résurrection d'une bi-cabine

arrivetz

De 1890 à 1910, la multiplication des chemins de fer sur route avait incité certains constructeurs à doter leurs locomotives d'une cabine à chaque extrémité afin d'améliorer la visibilité du mécanicien lors des traversées urbaines. Généralement ces machines comportaient une toiture continue couvrant le corps cylindrique mais dans l'Isère, le Jura et en grande banlieue de Paris roulèrent des « bi-cabines toit discontinu ».

A l'instar des grands reptiles préhistoriques, ces locomotives très spéciales ont disparu prématurément, avant que la vogue des chemins de fer touristiques n'en permette le sauvetage. C'est tout juste si nos amis belges, hollandais et allemands purent en sauver quelques exemplaires, mais la France arriva trop tard. Pourtant, d'émouvantes ruines purent être récupérées, l'une à Melle (Deux-Sèvres), d'autres près du Mans, qui figurent maintenant comme pièces de musées à l'AMTUIR et au Mans, ou en réserve pour un futur musée à Valmondois.

Mais on pouvait bien penser que jamais on ne reverrait rouler une bi-cabine française tant ces engins étaient délabrés.

C'était compter sans l'opiniâtreté des amateurs. Vers 1972 filtra l'information que quatre locomotives à voie métrique servaient encore à pousser les lingots dans les fours des forges de Gueugnon (Saône-et-Loire) et qu'elles devaient être prochainement démolies. Pour éviter de graves surenchères et même leur départ à l'étranger, la Fédération des amis des chemins de fer secondaires mena les négociations. Les quatre machines furent sauvées et réparties comme suit, selon les demandes antérieurement enregistrées :

— une pour le Chemin de fer de la baie de Somme (elle est au Crotoy) ;

— une pour le Musée de Saint-Mandé de l'AMTUIR ;

— deux pour le Chemin de fer du Vivarais, qui avait été à l'origine des informations sur leur existence.

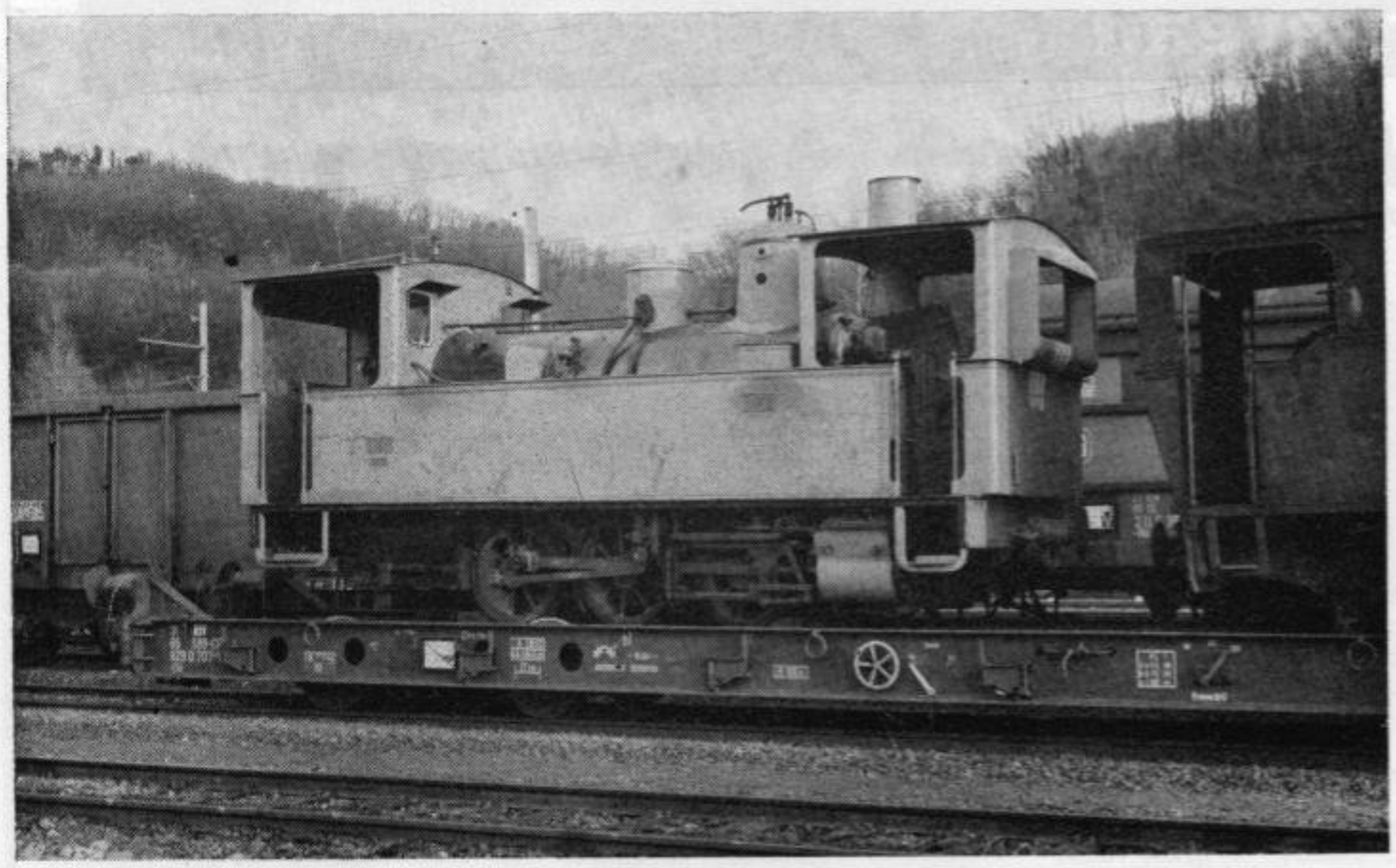
Ces deux dernières sont une « Morbihan », construite par Pinguely (n° 103) et une bi-cabine Pinguely « Isère », ayant roulé sur les Tramways ouest du Dauphiné, mais dont la cabine avait disparu. Toutes ces machines, de configuration 030 (sauf celle de l'AMTUIR qui est une 020 à chaudière verticale) ont beaucoup souffert du très dur travail dans les forges : tôleries arrachées, châssis tordus, mouvement faussé, roues usées, etc.

Or, la Sté CFTM avait besoin, pour son réseau du Vivarais, de locomotives réversibles pouvant assurer des trains partiels. Elle décida donc de remettre en état la bi-cabine « Isère » et l'envoya aux Ateliers de Gray des CFTA.

Le diagnostic fut sévère. Tous les membres de l'Association de soutien SGVA mirent la main au portefeuille, mais il manquait encore beaucoup pour sauver la malheureuse. On fit des souscriptions spéciales, on rogna sur tous les chapitres et la CFTA, émue, fit généreusement don de la cabine avant qu'il était impossible de financer. Grâce à ces concours extraordinaires, l' « Isère » est arrivée à Toulon le 27 janvier, pimpante comme à sa construction, sur un wagon surbaissé suisse porte-voie métrique qui amenait aussi la « Morbihan » dont la restauration sera beaucoup plus lointaine.

La Pinguely bi-cabine "Isère" et la 030 "Morbihan" sur un wagon surbaissé des CFF au triage de Sibelin, le 26-1-78.

collardeau



STORIA DELLE FERROVIE IN ITALIA, par I. Briano
(voir LR N° 392, page 178)

Pour cet ouvrage en 3 volumes, présenté dans notre dernier numéro, une erreur de conversion a rendu franchement "prohibitifs" des prix déjà assez élevés en raison de l'importance de l'ouvrage ! Nous prions nos lecteurs de nous en excuser et donnons ci-après les prix corrects :
vol. 1 et 2, **246,- F** chaque ; volume 3, **189,- F** ; les 3 volumes groupés : **670,- F**

Ces prix s'entendent franco recommandé ; délai : environ un mois.

Fiches documentaires Loco Revue

Le matériel moteur et remorqué SNCF

La série 52 est disponible, elle traite des matériels suivants :
140 A S-O - 141.TC Ouest - BB 25150 et 25171 - A1A A1A 68000 et 68500 - YBE 14000 - B10tu et B10rtu VTU 75 - B4Dd EST 29/30 - Plat spécial .Uo.62

Franco 8 F aux Ed. Loco Revue ou auprès de votre fournisseur attitré.

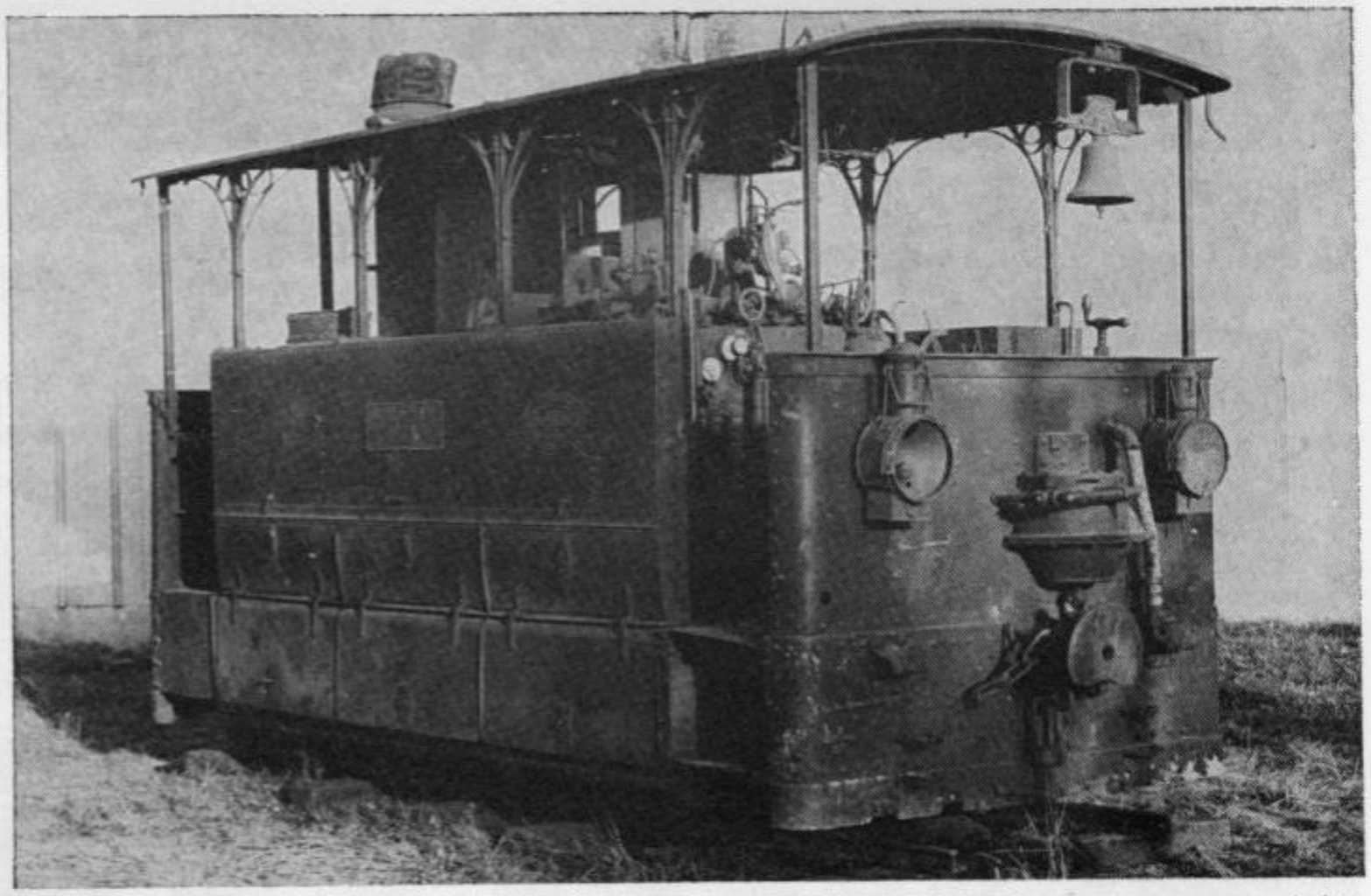
Dès le printemps, l' « Isère » recevra le frein à vide CFV et pourra assurer des circulations avec les voitures Sarthe, même si les timoneries de conduite de la cabine avant ne sont pas encore opérationnelles.

Cette locomotive a vraiment une histoire tout à fait hors du commun, puisqu'elle fut quatre fois condamnée à mort. Construite par Pinguely à Lyon-Vaise en 1909, elle fut affectée au service Lyon-Saint-Marcellin des Chemins de fer du Sud-France. Partant de la gare de Lyon-Monplaisir, cette ligne disputait la voie unique aux tramways de la ligne 23 de la Cie OTL et effectuait un invraisemblable périple de 116 km à travers les « terres froides » dauphinoises.

Repris par le département, le réseau Sud-France-Isère porta en 1914 le nom de « Tramways départementaux de l'Isère », puis en 1920 de « Tramways ouest du Dauphiné ». Mais de faillites en déconfitures ,on s'achemina vers sa suppression qui eut lieu dans l'été 1937. Notre locomotive, qui portait le numéro 31, devait être démolie comme ses semblables. Mais il apparut que la ligne de la Romanche des voies ferrées du Dauphiné avait besoin d'engins de traction pour les trains de produits chimiques et le département transféra la 31 et la 32 à Vizille. Elle commença à faire des manœuvres à Vizille-Terrasse puis fut envoyée en ligne, en recevant le numéro 51 afin de ne pas la confondre avec une 31 antérieure. Hélas, la guerre arriva, puis l'Occupation. En haut de la ligne, le maquis tenait Bourg-d'Oisans, mais en bas les Allemands faisaient travailler à outrance les usines électro-métallurgiques. C'était une situation « explosive ». Tellement que, le 21 novembre 1943 à 22 h, les Forces françaises de l'intérieur faisaient sauter les douze locomotives du dépôt de Vizille, dont notre malheureuse Pinguely. On pourrait la croire définitivement perdue. Il n'en était rien : baïonnette dans les côtes, les ouvriers du dépôt furent tenus par l'armée allemande de réparer au plus vite les machines détruites et en 1944 la 51 reprit son service. En 1947 pourtant, les autocars revinrent dans la Romanche et la traction diesel s'empara des marchandises. Notre locomotive reçut à nouveau une croix fatidique sur les caisses à eau.

C'est alors que les forges de Gueugnon la repérèrent et l'achetèrent pour assurer le service des fours et laminoirs, non sans la faire remettre en état par une usine de Rive-de-Gier qui déposa la cabine avant. C'est à Gueugnon qu'elle fut découverte, alors qu'elle allait succomber pour la quatrième fois.

Bien restaurée, fiable, la 51 redevient 31. Après avoir porté les sigles « SF », « TDI », « TOD », « VFD » et « Gueugnon », elle reçoit aujourd'hui le monogramme « CFD ». Déjà des modélistes avisés viennent en relever les cotes — car il n'en



1 bréau

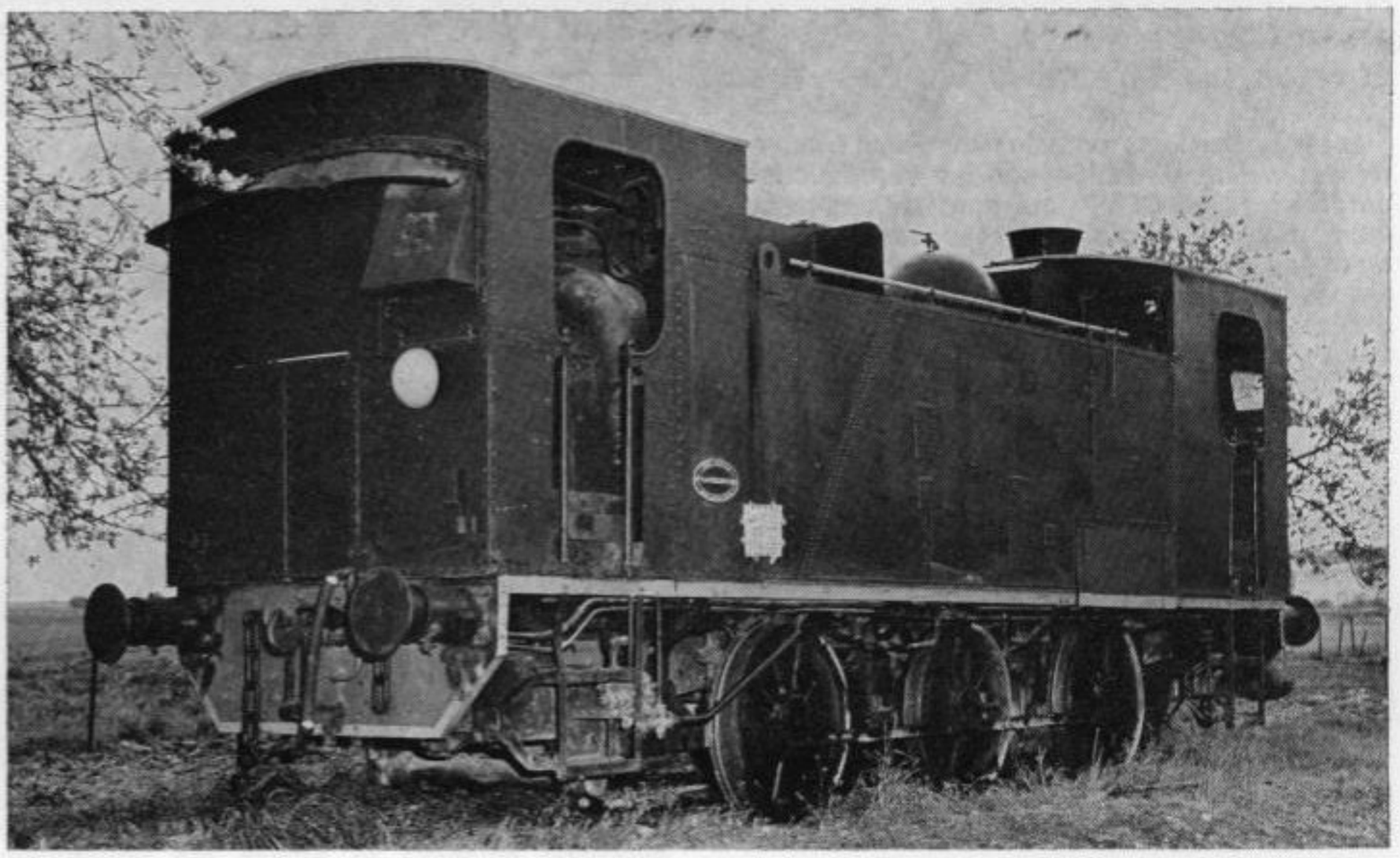
existe plus aucun diagramme — et de nombreux visiteurs tournent autour de cet engin étrange au profil inhabituel.

Le wagon suisse qui a amené l' « Isère » et la « Morbihan » à Tournon est reparti pour Gray avec la Mallet 413 qui va, à son tour, être complètement refaite.

Gageons que plus jamais désormais la 31 « Isère » ne sera condamnée à mort et qu'elle coulera des jours heureux en Vivarais pour la plus grande joie des amateurs.

1. **La très vénérable "Foulletourte" des Tramways de la Sarthe.**
2. **La 030.T des C.G.B. conservée par l'A.M.T.P.**

2 Ir



les voitures CORAIL

jehan-hubert lavie

(voir également la 1re partie, n° 392)

NOTA : **Toutes les photos comparatives ont été reproduites de manière à ce que les matériels des trois firmes concernées figurent strictement à la même échelle.**

LES VOITURES CORAIL AU 1/87

Ce matériel élégant et original se devait d'être reproduit en HO. Comme nous l'avons dit au début de cet article, trois firmes commercialisent actuellement des voitures Corail :

— CEMP propose ses modèles type VTU 75 en décoration « Corail », A^{10} rtu (réf. 1001), A^{10} tu (réf. 1002), B^{10} tu en deux marquages (réf. 1003 et 1004), B^{10} rtu en deux marquages (réf. 1005 et 1006), B^5 rtux (réf. 1007) et en livrée européenne « C1 », B^{10} tu (réf. 1010).

— Le modèle Roco reproduit une A^{10} tu type VTU 75 (réf. 4299).

— Jouef, quant à lui, présente des voitures type VU 75, séries A^4B^6u (réf. 5362) et B^6Dd^2 (réf. 5363).

Saluons ici les deux fabricants français qui, plutôt que de pratiquer une politique de concurrence stérile, en proposant des modèles du même type, ont préféré créer des véhicules distincts. Ainsi l'amateur ne pourra pas se plaindre quant au manque de choix dans le parc de voitures « Corail » à l'échelle HO.

Des « créneaux » restent cependant à combler avec la voiture « ambulance-dortoir », le fourgon M.C. 76 et le type « VSE » à vocation européenne (construction commune SNCF, DB, FS, ÖBB, CFF et SNCB).

Avec six séries VTU 75, la CEMP a su parfaitement exploiter les possibilités de son modèle original. Jouef, pour sa part, pourra facilement redécorer ses deux références en livrée européenne « C1 » et nous offrir une caisse à onze fenêtres en versions A^{11} u, B^{10} c ^{10} ux, et futures B^{11} u.

TABLEAU DES DIMENSIONS COMPARÉES

VOITURES DE 26,400 MÈTRES	réelle	1/87	CEMP	ROCO	JOUEF
Long. hors tampons .	26 400	303,44	303,08	264,82	303,78
Long. de la caisse ..	26 100	300	298,86	261,2	299,55
Largeur de la caisse	2 825	32,47	33	32,49	32,45
Hauteur du pavillon au niveau du rail ..	4 050	46,55	48,81	46,29	47,16
Empattement des bogies	2 560	29,42	29	29,18	29,34
Diamètre des roues .	890	10,22	10	10,87	9,71
Distance dos à dos des flancs de roues	—	NEM 14,3 (+ 0,1)	14,1	14,48	14,26
Hauteur des boudins	—	NEM 1 (+ 0,1)	1,35	1,27	1,42
Poids	entre 39 t et 44 t	—	136 g	144 g	98 g
A^{10} tu - VTU 75	**réelle**	**1/87**	**CEMP**	**ROCO**	
Entraxe des pivots de bogies	18 306	210,41	208,52	181,98	
Espacement des baies	1 963	22,56	22,6	19,3	
Dimensions des baies	1 400 × 950	16,09 × 10,91	15,8 × 10,5	14,5 × 10,19	
A^4B^6u - VU 75	**réelle**	**1/87**	**JOUEF**		
Entraxe des pivots de bogies	19 000	218,39	218,49		
Dimensions des baies en 1re classe	1 400 × 950	16,09 × 10,91	16,10 × 11,09		
Dimensions des baies en 2e classe	1 200 × 950	13,79 × 10,91	13,81 × 11,09		

RESPECT DE L'ÉCHELLE ET PROFIL DES DIFFÉRENTS MODÈLES

Lorsque l'on confronte les modèles évoqués, on est séduit d'emblée par les reproductions de Jouef et de CEMP, qui sont très correctement traités à l'échelle et respectent parfaitement les dispositions des véhicules réels correspondants. Le tableau des dimensions comparées permet de juger du respect de l'échelle et des normes NEM, qui est, comme on peut le constater, excellent, et nous nous devons d'en féliciter les deux fabricants.

Quant à la voiture Roco, nous pouvons dire qu'elle nous a profondément déçus, malgré une gravure qui ne dément pas la qualité à laquelle nous ont habitués les productions de la marque.

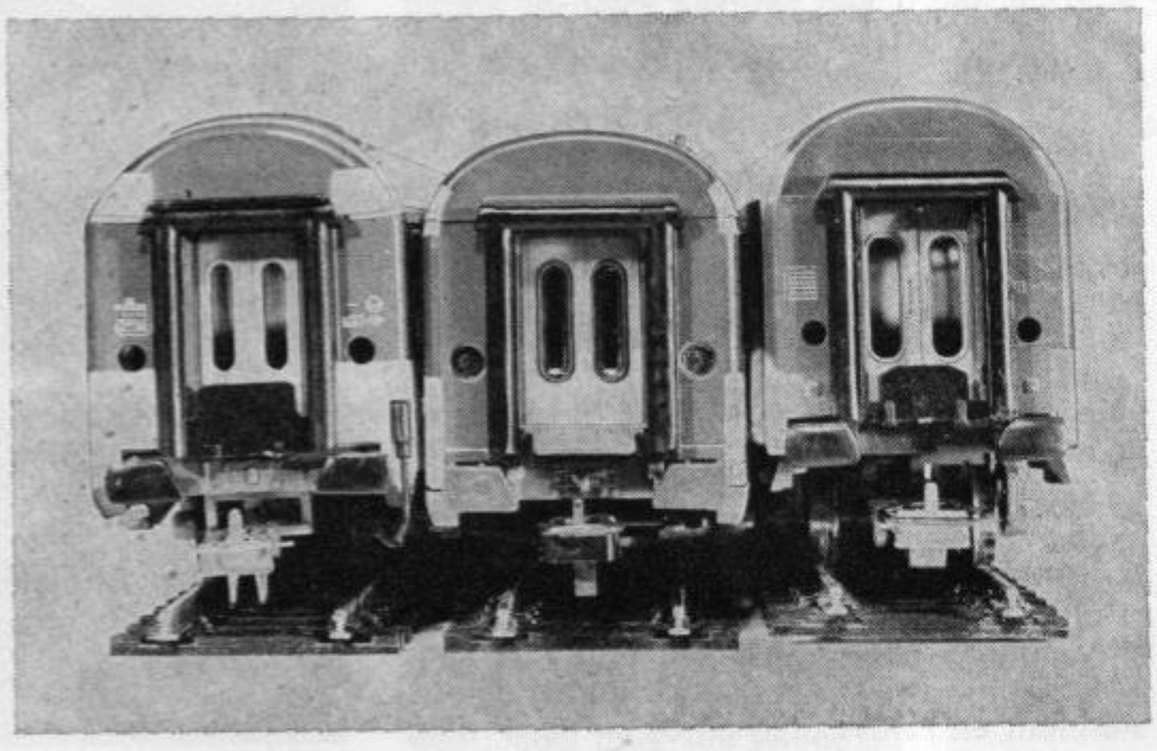
Sa longueur, réduite à 38,4 mm, lui donne en effet un aspect « courtaud » qui saute immédiatement aux yeux de l'amateur le moins averti. Ainsi, ce modèle dans un but qui nous échappe, est traité au 1/100 pour les cotes de longueur, et ne peut prétendre, de ce fait, évoquer correctement le nouveau matériel de la SNCF sur un résau réaliste.

De gauche à droite :

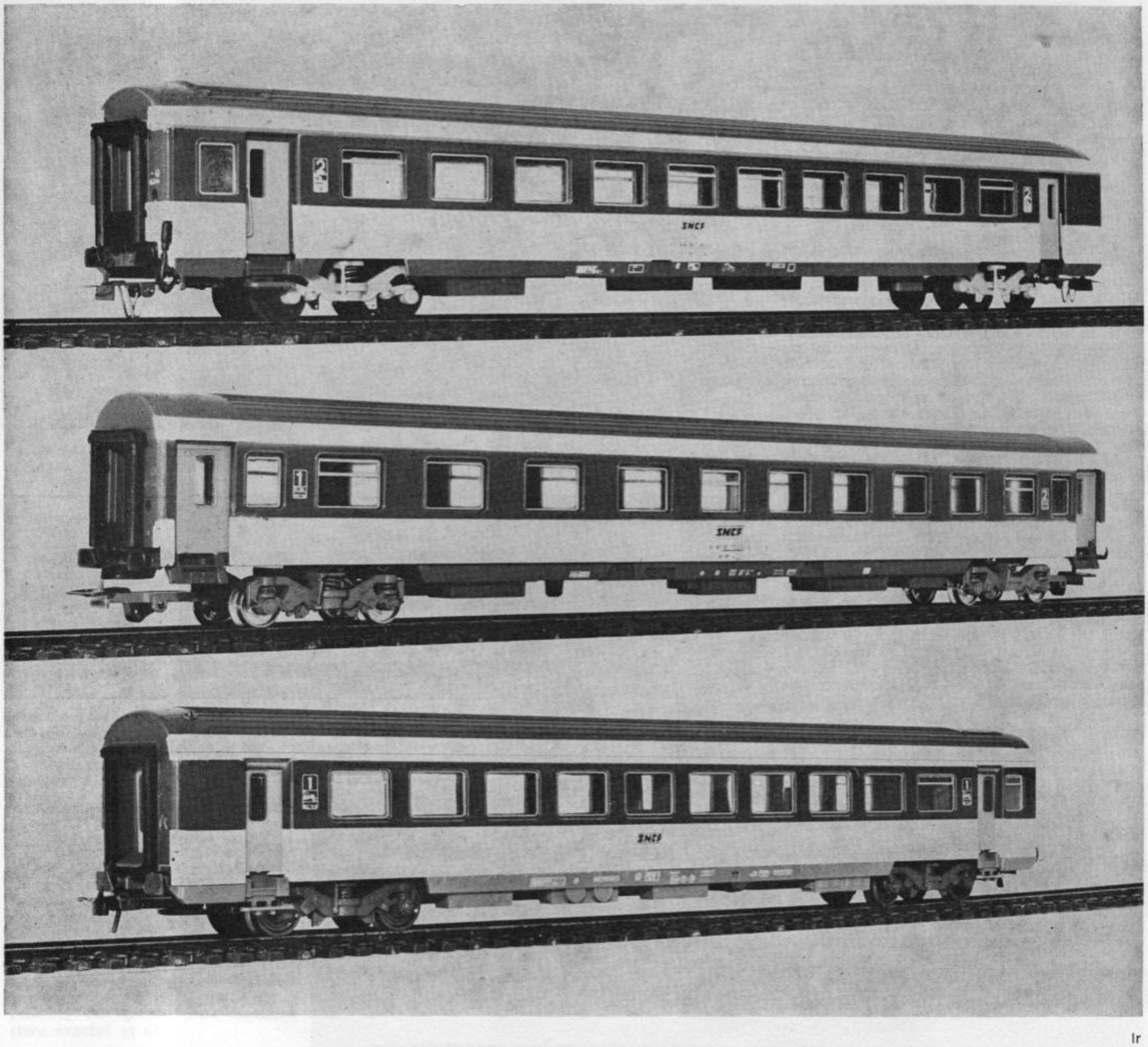
— CEMP

— ROCO

— JOUEF



lr



lr

DONNÉES TECHNIQUES ET ANALYSE. CEMP

Le programme actuel de la CEMP est la réalisation d'une gamme de voitures VTU 75, qui sont vendues uniquement en formule kit.

Les premières références, séries A^{10} tu et B^{10} tu, ont fait l'objet d'un test dans nos colonnes (voir LR 382). Quelques modifications de décoration leur ont été pratiquées depuis et il nous a semblé bon de les souligner.

Les modèles CEMP sont réalisés en polystyrène injecté. Leur montage ne pose guère de problèmes, avec une réserve toutefois pour l'assemblage des bogies, cette opération délicate devant être menée avec patience et dextérité. La gravure, dans l'ensemble, est bonne, les mains courantes d'accès sont rapportées et nous ne pouvons que déplorer le mauvais dimensionnement des baies qui ne restitue pas pleinement l'allure élancée des voitures VTU 75 réelles bien que les derniers modèles montrent déjà une gravure plus fine.

Huit baies sont munies d'imposte, selon les nouvelles dispositions établies par la SNCF. Les détails venus de moulage (porte-plaques d'itinéraire, témoins et une prise d'air de l'unité de conditionnement, marchepieds d'accès) sont bien reproduits. Nous regrettons la trop grande discrétion des fers plats et l'absence des volets de visite sur les bas de caisse. Les extrémités ont été fort bien réalisées et les câblots d'alimentation 1 500 V sont rapportés. L'important appareillage fixé sous le châssis du véhicule réel figure pour l'essentiel sur la voiture CEMP. La plupart des éléments ne sont qu'évoqués mais leur disposition est exacte et l'illusion conforme

De haut en bas :

— **CEMP :**
B10rtu, réf. 1006.

— **JOUEF :**
A4 B6u, réf. 5362.

— **ROCO :**
A10tu, réf. 4299.

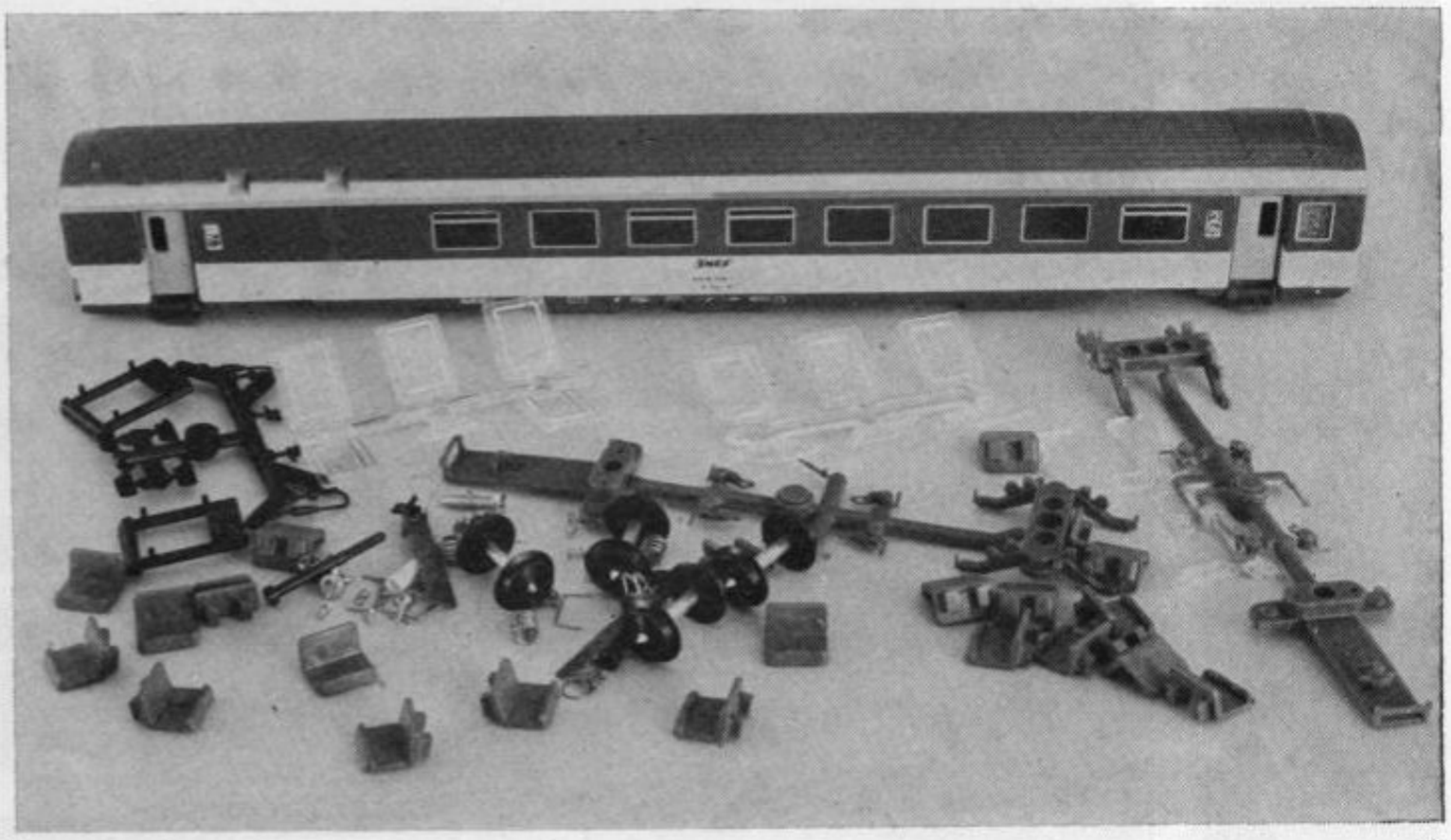
lorsque l'on pose le modèle sur la voie. Les attributs extérieurement visibles du réseau de distribution d'air ont été également reproduits avec précision. Nous remarquons, sur l'une des faces, la prise d'air (un peu empâtée) de l'unité de conditionnement et de recyclage, sur la toiture ,l'orifice du groupe d'extraction et le pavillon recouvrant les capteurs d'air situés dans les toilettes, et au centre du châssis, la base du groupe de ventilation et du convertisseur statique. Notons que la voiture B^5 rtux CEMP est différente, et comporte les deux ouïes des extracteurs supplémentaires de la cuisine.

Les bogies, qui demeurent délicats, ont été longuement décrits dans notre première étude.

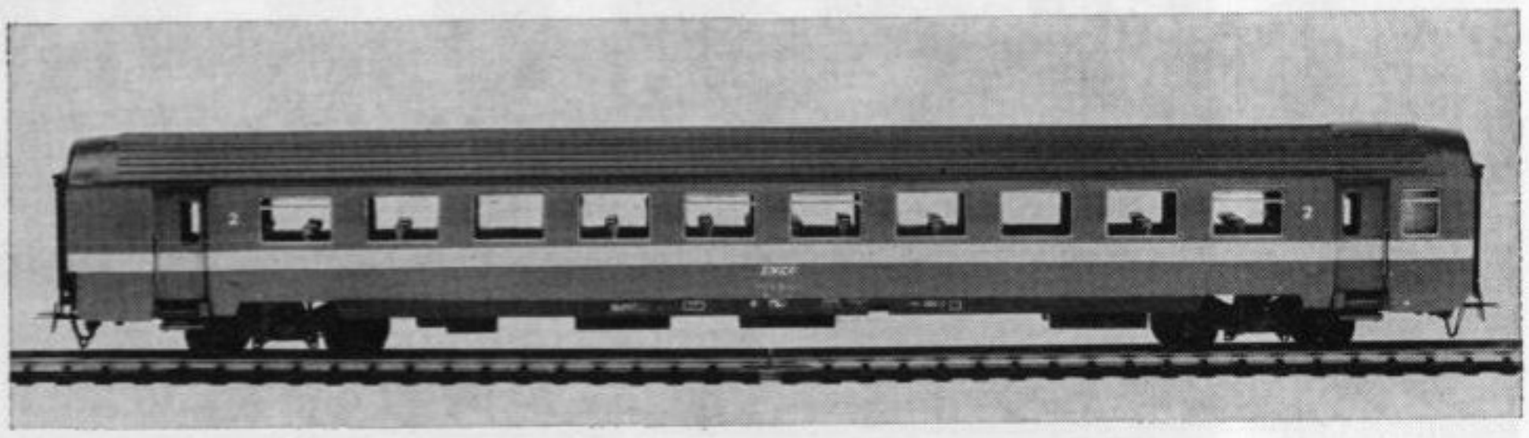
Rappelons que les gros ressorts hélicoïdaux de la suspension secondaire, bien que factices, sont rapportés, et que les quatre petits ressorts en hélice concentriques de la suspension primaire sont fonctionnels. Les amortisseurs verticaux secondaires ont été finement moulés, mais les amortisseurs téléscopiques primaires et les sabots de frein ne sont pas évoqués. Cette disposition nuit au réalisme du bogie et lui donne une apparence dépouillée.

Chaque référence est livrée avec un aménagement intérieur conforme.

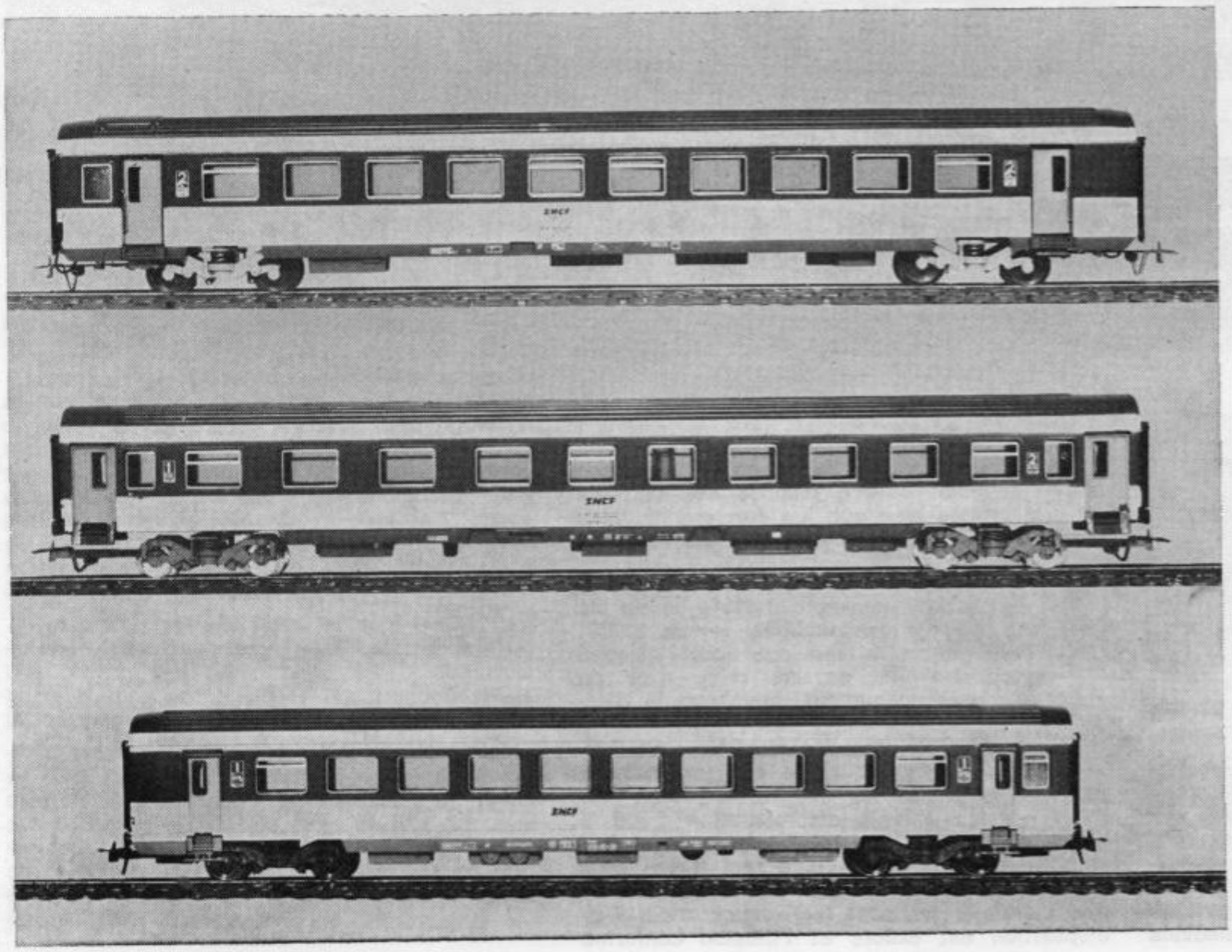
La décoration « Corail » de la voiture CEMP s'est améliorée depuis notre précédent article par sa netteté. La répartition des teintes est maintenant fidèle sur les extrémités aux derniers véhicules livrés à la SNCF, les bandes de couleur distinguant la catégorie de classe sont fixées avec plus de rigueur. La B^{10} tu décorée en livrée européenne « C1 » nous paraît encore mieux réussie quant à la finesse d'application de la peinture. Les inscriptions sont obtenues par transferts à sec, fournis dans l'emballage. Le marquage est exact pour toutes les références.



1 Ir



2 cemp



3

1 - **CEMP : Le montage de ce kit est simple hormis l'assemblage des bogies.**

2 - **CEMP :**
B10tu SNCF en livrée européenne C1.

3 - **Ce cliché met en évidence les différentes interprétations de l'échelle des véhicules réels suivant les firmes, de haut en bas :**
- **CEMP**
- **JOUEF**
- **ROCO**

Ir

ROCO

A priori, et nonobstant les réserves que nous avons prises concernant sa longueur, le modèle Roco offre les caractéristiques d'un modèle conçu avec toute la rigueur et le soin de tradition chez ce fabricant. Il est vendu tout construit, avec quelques pièces d'accompagnement (sièges, câblots) dont le montage est laissé à l'initiative du modéliste.

— L'A[10] tu est réalisée en polystyrène injecté. L'assemblage est obtenu par encliquetage. Une observation prolongée de la caisse montre, pourtant, que certains détails ont été omis ou sont erronés. Les porte-plaques d'itinéraire ainsi que les témoins de climatisation ne sont pas représentés. Les fers plats de bas de caisse sont un peu trop appuyés et la face où figure la prise d'air de l'unité de conditionnement et de recyclage a été inversée. La jupe n'a pas été reproduite sur toute sa longueur, afin de permettre une plus grande rotation des bogies dans les courbes de faible rayon. Aux extrémités du véhicule, nous avons apprécié la jolie gravure des tampons et les câblots d'alimentation 1 500 V rapportés, mais le dessin des plaques rabattables d'intercirculation n'est pas conforme. Les dimensions des baies sont inexactes, et nous doutons que la faible largeur des portes d'accès permette la montée d'un voyageur muni de deux valises sur nos réseaux HO !

L'appareillage fixé sous le châssis de la voiture réelle semble avoir été étudié avec légèreté par les techniciens de Roco. Ainsi, nous trouvons une prolifération de câbles, de consoles et de caissons qui ne correspond en rien au plan original. Une caisse munie de deux aérateurs circulaires a été empruntée à l'équipement d'air conditionné « STONE » des voitures-restaurants type U 62 de la SNCF !

Les bogies, conçus selon le schéma classique de Roco assurent un roulement excellent mais sont assez dépouillés et les gros ressorts de la suspension secondaire ont été gravés à l'envers.

L'aménagement intérieur est correctement traité.

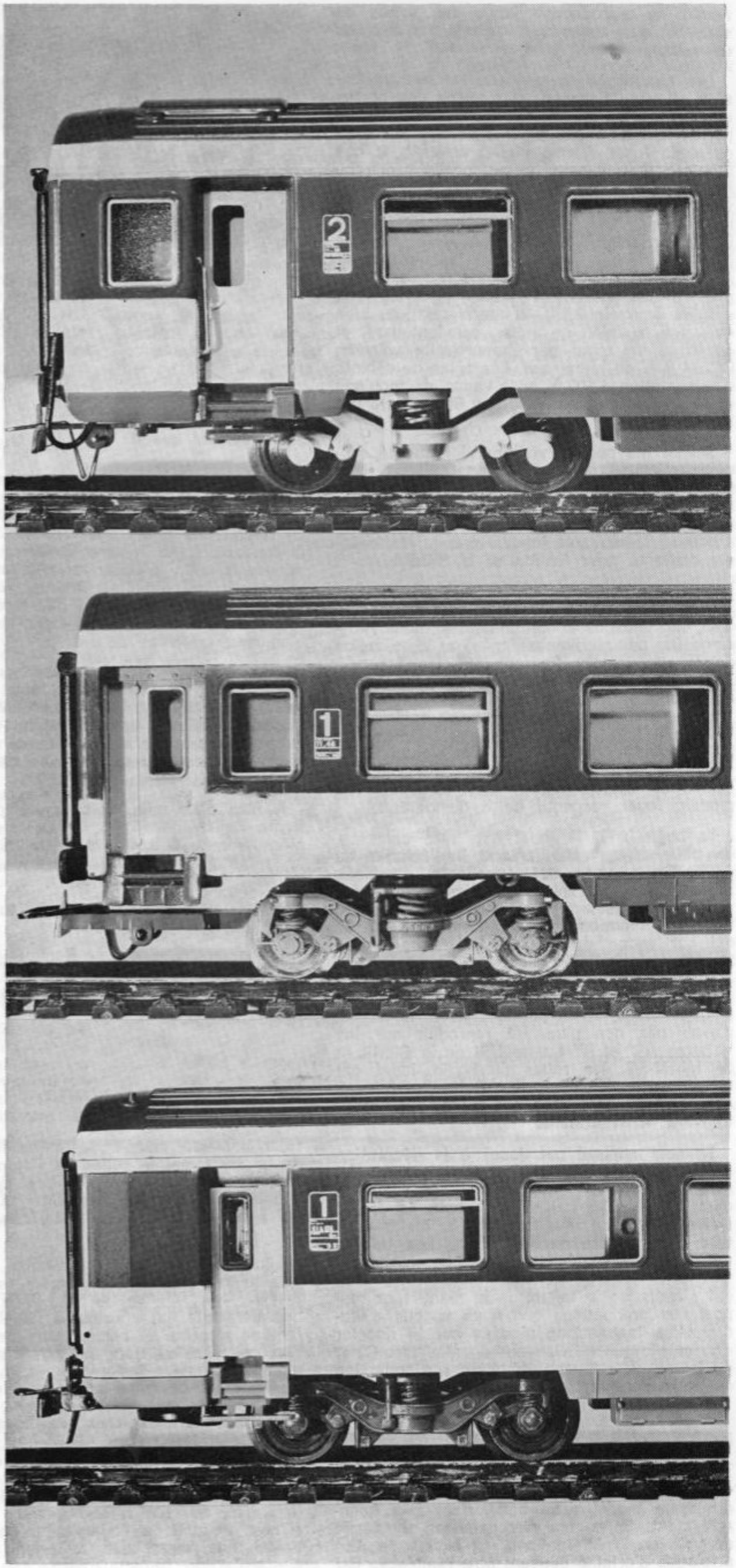
La livrée « Corail » a été appliquée avec une grande netteté, mais nous ne comprenons pas pourquoi les jupes de bas de caisse sont décorées dans une teinte gris clair, différente de la couleur de la zone de baies. Cette option alourdit de façon inesthétique les faces du modèle et lui donne une silhouette « ventrue ». Le marquage a été réalisé avec soin, et nous ne reprocherons qu'une petite erreur concernant l'inscription de la tare du véhicule, où figurent deux mentions : 40,5 t (tare exacte) et 64 t.

JOUEF

Les voitures VU 75 de Jouef sont proposées toutes montées, mais sans aménagement intérieur, ce qui est dommage, car étant donné l'évolution actuelle du modélisme, cet équipement semble aujourd'hui indispensable.

Les modèles Jouef sont réalisés en polystyrène injecté. L'assemblage est obtenu par emboîtage de la caisse et du châssis, ce dernier formant boîtier avec le vitrage et les portes. Le démontage de cet ensemble est une opération singulièrement délicate en raison de la fragilité du système d'agrafage. L'aspect des deux voitures est très satisfaisant, surtout pour des modèles de grande diffusion. La caisse est joliment gravée et les baies ont des dimensions convenables, bien que le léger retrait du vitrage enlève un peu de réalisme à l'ensemble. La disposition des impostes correspond bien aux véhicules réels. Nous avons

CEMP



JOUEF

ROCO

Ir

admiré la reproduction fidèle des volets de visite et des anneaux de levage sur les bas de caisse.

Les extrémités ont été traitées avec précision et seule l'absence des vitres des portes d'intercirculation vient ternir ce tableau. Les portes d'accès sont enfin pourvues de marchepieds (un événement chez Jouef !) et ces derniers reproduisent parfaitement la marche repliable de l'équipement réel en position verticale, utilisée lorsque le véhicule est en mouvement. Afin d'autoriser la rotation des bogies en courbes de 425 mm de rayon, les parties extrêmes des jupes et les petits marchepieds utilisés lors des manœuvres n'ont pas été reproduits. La fixation des tampons sur les bourrelets UIC d'intercirculation, bien que peu visible, ne nous convient pas et constitue un recul par rapport aux voitures OCEM R.A. de la marque. Les têtes de câblots d'alimentation 1 500 V sont venus de moulage et le demi-accouplement devra être ajouté par l'amateur.

Seules les parties visibles, lorsque le modèle est sur la voie, des appareillages fixés sous le châssis ont été représentées. Mentionnons qu'elles sont absolument conformes aux plans originaux de la SNCF et que Jouef a poussé le réalisme jusqu'à créer deux châssis distincts pour l'A^4B^6u et la B^6Dd^2 !

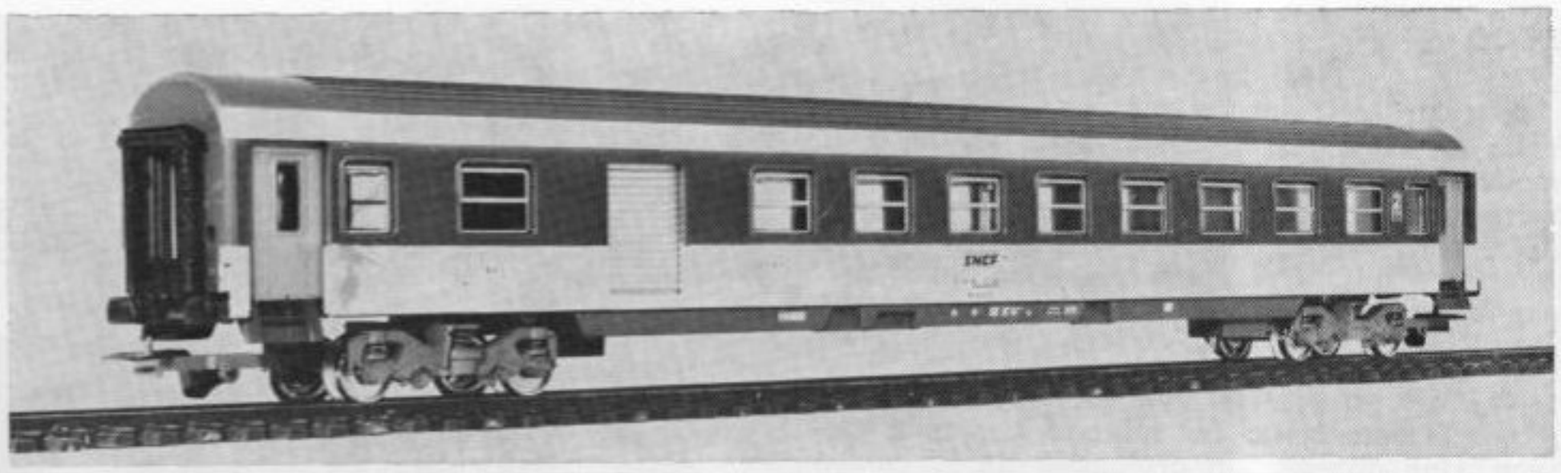
En ce qui concerne le réseau de distribution d'air de l'A^4B^6u, nous remarquons que la prise d'air de l'unité de conditionnement et de recyclage (un peu surdimensionnée) et les témoins de fonctionnement figurent sur les faces à l'emplacement exact et que la base du groupe de ventilation est reproduite sous le châssis. L'orifice d'évacuation de toiture, caréné sur le type VU 75, est absent. Les B^6Dd^2 de la SNCF sont dépourvues de la climatisation, mais les témoins et la prise d'air ont été conservés sur la caisse des véhicules. Le modèle Jouef respecte cette disposition.

Le bogie Y 32 A Jouef est, sans conteste, le plus exact actuellement à l'échelle du 1/87. Sa gravure est excellente, et nous lui reprocherons seulement l'aspect empâté des amortisseurs verticaux secondaires. Notons la mention de l'empattement (2,56 m) qui est venue de moulage ! Le bogie côté 2e classe de la B^6Dd^2 n'a pas été muni de la statodyne E.V.R. remplaçant le convertisseur statique. Cet équipement, très visible puisque placé extérieurement sur le châssis du bogie, n'avait pas non plus été reproduit sur les voitures A^4t^4 et B^{10} t type USI de la CPMR et de MMM-RG, les roues du bogie Jouef ont un diamètre plus conforme et les boudins se sont affinés, mais nous déplorons leur aspect toujours aussi brillant.

Le soin apporté par Jouef à la décoration de ses voitures Corail n'est pas constant. Le modéliste devra donc se montrer exigeant, chez le revendeur, dans son choix. La livrée des modèles que nous avons eu en mains était très satisfaisante sur ce point. Les teintes sont réalistes et bien venues. Le marquage, très fin et absolument exact, semble être celui qui s'approche le mieux de la réalité par rapport aux productions que nous venons d'étudier. Les inscriptions placées sur le dossier des extrémités proviennent de moulage. C'est également une bonne initiative et innovation de notre constructeur national.

PERSPECTIVES D'UTILISATION

Nous avons procédé à de nombreuses marches d'essai et pouvons dire qu'en ligne nos différents modèles se comportent fort honorablement. En toutes circonstances, la tenue de voie de la A^{10} tu Roco est excellente. Les attelages d'origine peuvent être remplacés par



Ir

JOUEF HO : B6 Dd2 réf. 5363.

l'attelage court de la marque. Les voitures VTU 75 de la CEMP s'inscrivent sans problème dans des courbes de 500 mm de rayon. Le tarage des petits ressorts fonctionnels de la suspension secondaire demande un réglage minutieux, afin d'éviter déraillements et bivoies sur les aiguilles, même parcourues à faible allure. Le roulement des modèles Jouef est bon et devrait être encore amélioré par cinquante grammes de lest.

Au cours de ces essais, nous avons pu remarquer comme les voitures CEMP et Jouef s'accommodaient esthétiquement fort bien dans une même rame, les amateurs de belles compositions réalistes ne seront pas déçus.

A titre d'exemple, voici la composition actuelle du rapide 151 « Le Nantais » (Paris-Montparnasse 6 h 48 - Nantes 9 h 55), dont la totalité du matériel est reproduite à l'échelle HO.

CC 72000, 1 B^6Dd^2 VU 75, 1 B^{10} tu, 3 B^{10} rtu, 3 A^{10} rtu, 1 A^{10} tu VTU 75

Traction diesel (dépôt de Rennes) de bout en bout

Centre de gérance MR des véhicules : Montrouge-Ch. groupe A***.

UN BILAN D'ÉTUDE POSITIF

Le nouveau visage du matériel remorqué de la SNCF est le reflet de l'étonnante vivacité du rail face aux moyens de transport concurrents, et de la foi inébranlable de ceux qui sont les auteurs de leur concept.

L'industrie modéliste a réalisé, en reproduisant ces voitures, des modèles de bonne qualité. Les voitures de la CEMP, dont le prix de vente est inférieur à 100,00 F permettent de mesurer la bonne santé de la production artisanale française spécialisée. Les modèles Jouef, disponibles pour une trentaine de francs, nous ont montré qu'une nouvelle étape, vers le modélisme de qualité, avait été franchie chez ce fabricant, pour son matériel remorqué. Enfin, si l'aspect de l'A^{10}tu Roco ne nous a guère séduit, n'oublions pas que le constructeur autrichien propose un modèle HO de la BB 7200 de la SNCF, qui n'a rien à envier, loin de là, à nos productions équivalentes, et qu'il présente également des voitures étrangères, d'une finition remarquable.

POST FACE

Le tableau des différents types de la nouvelle génération "Corail", figurant dans la première partie de notre article, a été réalisé à partir de documents en vigueur au cours du service d'été 1977.

Des modifications ont été apportées, depuis, dans la répartition de ce matériel, dont la plus importante, pour nous modélistes, nous parait être la mise en marche, sur l'Est, d'un train Paris-Luxembourg exclusivement composé d'A^4B^6 u VU 75. La SNCF ne pouvait pas mieux satisfaire les possesseurs du modèle Jouef !

De nouvelles A^{10}rtu et B^{10}rtu VTU 75 sortent de construction. Le contingent de B^5rtux est porté à 180 unités commandées. Les 15 $B^{11}u$ VU 75 seront toutes engagées au Sud-Est (trains 181-5025), mais cette série sera probablement complétée par une commande ultérieure de 250 voitures supplémentaires. Les 70 $A^{11}u$ VU 75 sont dorénavant réparties entre l'Est, le Nord et le Sud-Est. Les B^{10} c^{10}ux (couchettes) circuleront sur tous les réseaux dès le prochain service d'hiver.

Notre correspondant Philippe Souze, AMVP sur la Région de Paris-Sud-Ouest, nous signale la mise en service de la première A^9c^9ux VU 75 sur le Rapide "l'Occitan" et la livraison du premier exemplaire d'un nouveau type de voiture 2e cl./fourgon B^6Du "VU 75" à sept compartiments de 8 places dont l'un est réservé aux agents du service des trains (B^6) et climatisation. Cette voiture, numérotée 50 87 82 77 001, est actuellement présentée à la foire de Leipzig.

■

ade
Modelleisenbahnen

les Silberfische de la DB

à l'échelle du 1/87

jacques chevassus

Autrement dit : les poissons d'argent, surnom populaire très généralement usité pour désigner ce type de voitures et qui, bien qu'une personne peu avertie puisse le trouver poétiquement évocateur, n'est pas du goût de tout le monde. C'est que, comme en français (au moins dans certaines régions), cette expression imagée désigne également de petits insectes de l'ordre des thysanoures, scientifiquement dénommés lépismes, petites virgules argentées que l'on voit filer avec vélocité lorsqu'on les dérange en pénétrant dans les locaux parfois humides qu'ils ont coutume de hanter... Emus de la comparaison, les responsables de la DB tentèrent de faire adopter un autre diminutif, plus anodin, pour baptiser leurs véhicules ; aussi entendrez-vous parfois parler de Silberlinge sans qu'allusion soit faite pour autant à d'anciennes pièces en argent.

De quoi s'agit-il au juste ? La dénomination codée de ces matériels, Bnb, ABnb, BDnf (Bnrzb, BDnrzf pour les plus récents) nous apprend que ce sont des voitures pour relations de proximité, longues de plus de 24 m, possédant des bourrelets en caoutchouc pour l'intercirculation, à couloir central pour la 2e c'asse, à compartiments classiques pour la 1re, équipées du chauffage électrique et munies de deux plates-formes d'accès divisant chaque voiture en trois parties ; tout ceci résultant de la seule lettre n, définie pour ainsi dire sur mesure. Les voitures de 2e classe à compartiment pour bagages possèdent, à une extrémité, une cabine de conduite pour la marche en réversibilité (f), les autres voitures, 2e et mixte 1re/2e, étant équipées des conduites ad-hoc (b).

De façon plus concrète, disons que ces voitures sont longues de 26 400 mm hors tampons, qu'elles sont conçues selon une construction soudée allégée (28,5 t à 31 t en ordre de marche selon les types) et montées sur bogies Minden-Deutz « légers » de 2 500 mm d'empattement, très semblables d'aspect aux Minden-Deutz normaux si ce ne sont les ressorts de la suspension primaire remplacés ici par des blocs de caoutchouc pour éviter les phénomènes de résonance à la fréquence d'oscillation propre des caisses allégées. La distance entre pivots de bogies est de 19 000 mm.

L'aménagement de la partie centrale des ABnb comporte cinq compartiments de 1re classe à peu près identiques à ceux du matériel grandes lignes et présentant le même confort ; les parties extrêmes offrent chacune vingt-quatre places assises, groupées par banquettes de deux places de part et d'autre d'un couloir central comme dans notre matériel de banlieue... mais avec quatre places de front au lieu de cinq ; il n'y a pas de cloison entre banquettes sises dos à dos, mais deux tubes chromés soutenant un équipement porte-bagages complet. Les Bnb sont aménagés de même, à cela près que les cinq compartiments centraux sont remplacés par 6 × 4 = 24 banquettes de deux places disposées comme dans les zones extrêmes.

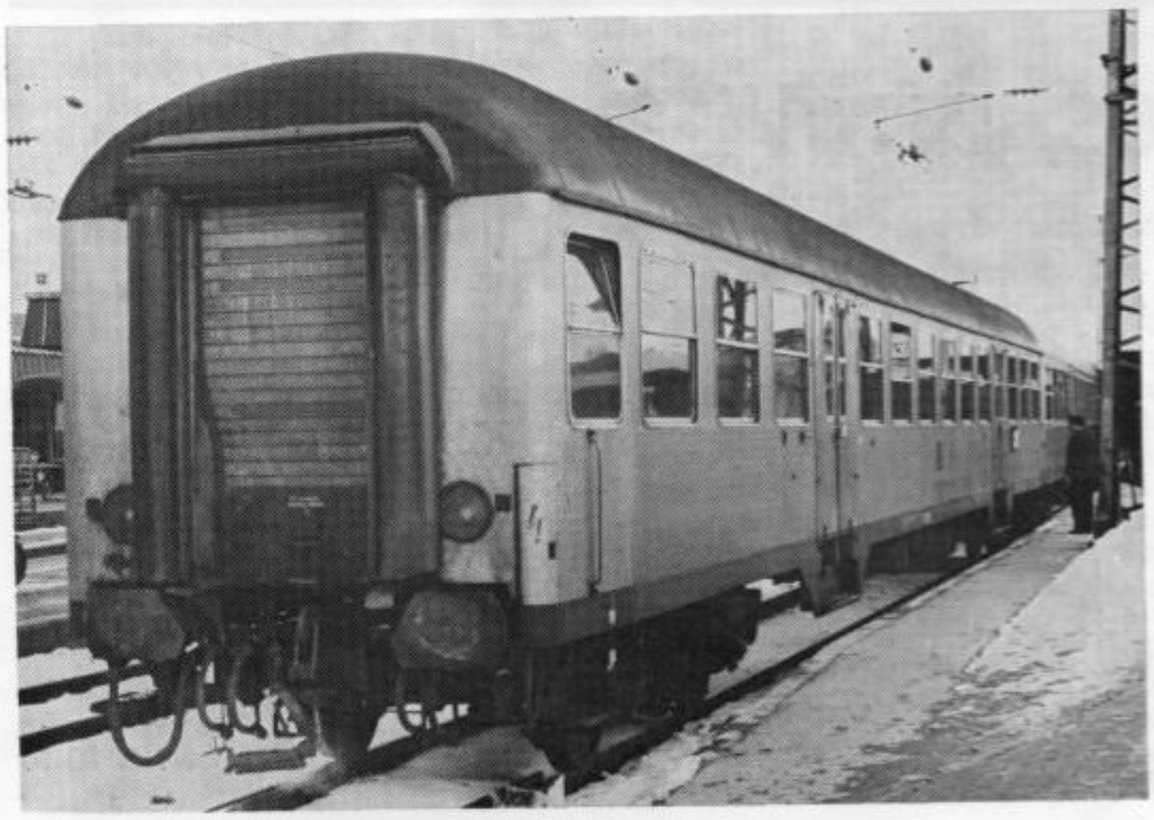
Enfin, caractéristiques communes à tous les Silberfische et qui éclaire leur surnom, le revêtement extérieur des faces latérales est en acier inoxydable (Nirosta) surfacé jusqu'au niveau inférieur des baies selon un dessin en œils-de-paon extrêmement caractéristique. L'emmarchement est raide, quasi vertical, ce qui n'est pas sans inconvénients dans les cas, à vrai dire assez rares, où ces voitures desservent des stations à quais bas. Pour le reste, le confort offert par ce matériel est remarquable pour le genre de services auxquels il est avant tout destiné (trafic banlieues, S-Bahn, trains directs genre E-Züge) et permet sans déchoir de l'incorporer, en panachage éventuel avec des « Langen », dans des compositions express (D-Züge) de moyens parcours.

Les prototypes datent de 1959, l'entrée en force dans les roulements réguliers de 1960. Des modifications ont été apportées aux séries les plus récentes, se traduisant extérieure-

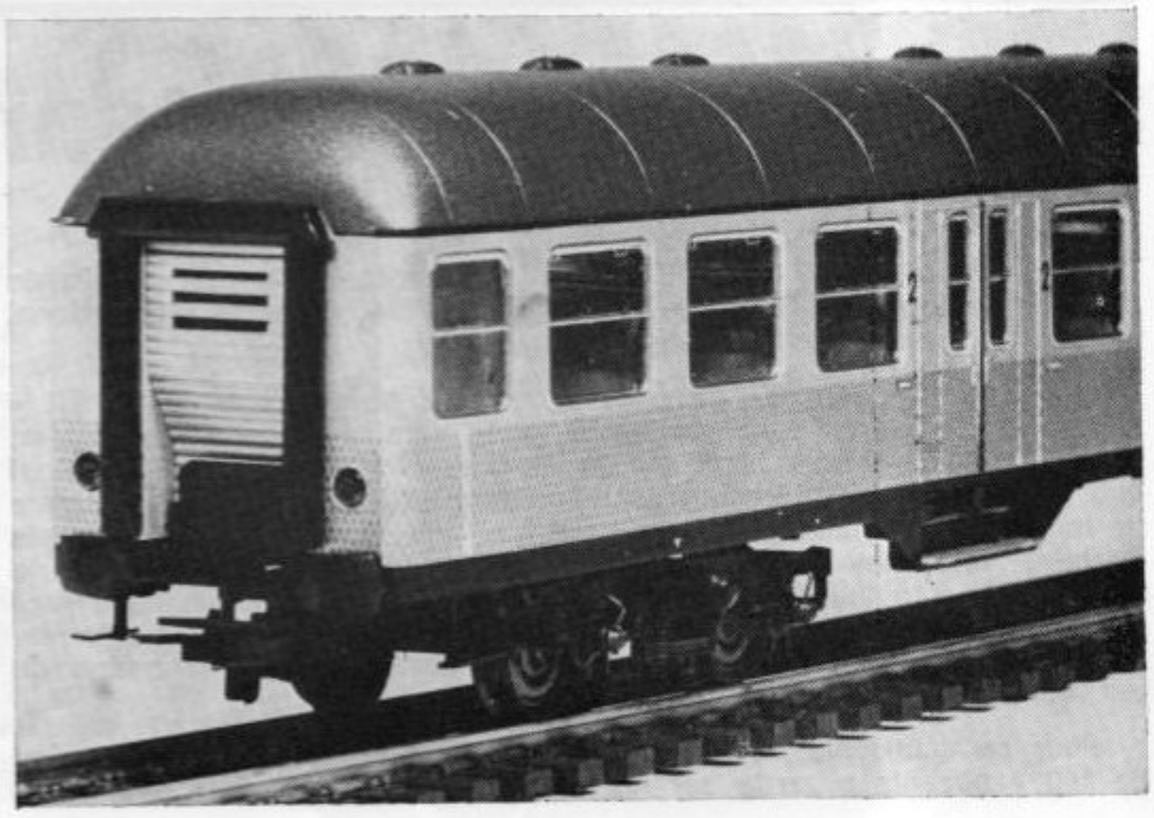
1 - 2 - **Voiture Bnb réelle en queue de convoi et le modèle HO Ade -**

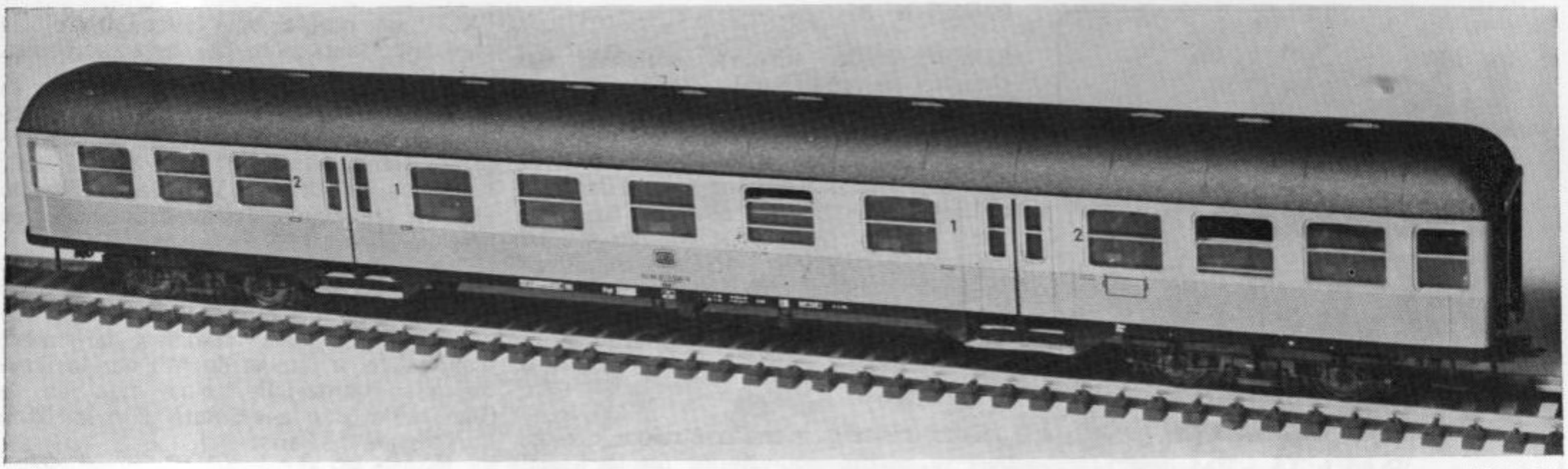
On remarque la forme particulière du rideau obturant l'intercirculation

1 **chevassus**



2 chevassus





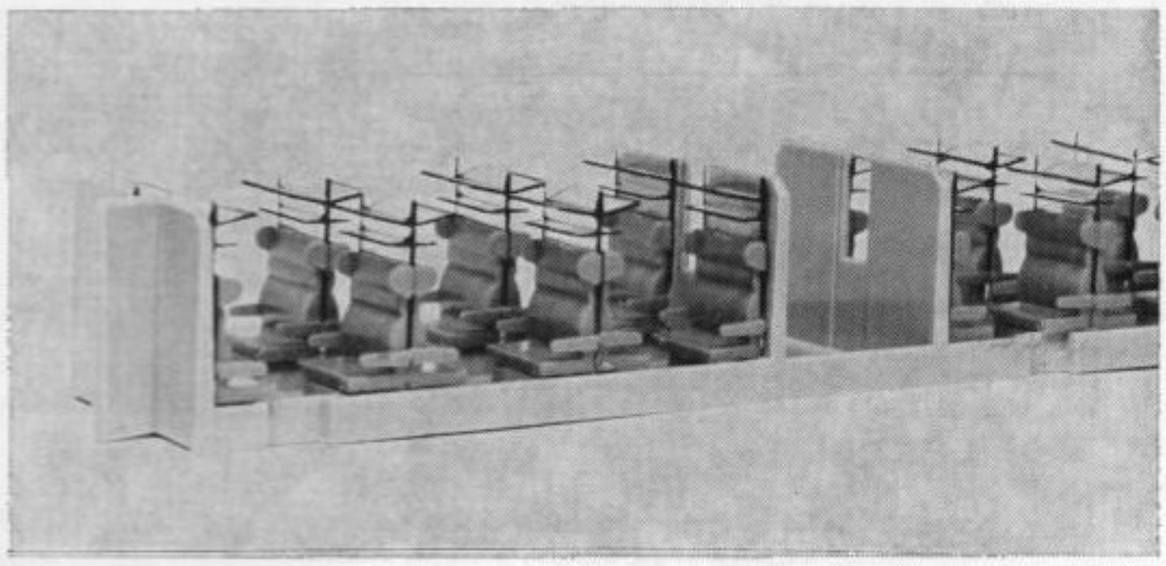
3

chevassus

ment par un arrondi beaucoup plus serré des extrémités de pavillon, et par une métamorphose de la cabine de conduite des B D sur lesquelles nous espérons avoir l'occasion de revenir. Au total, l'effectif en service est énorme puisque, tous types confondus, il dépasse 4 000 exemplaires ; l'omniprésence qui en résulte explique autant que leur livrée particulière la popularité des Silberfische, que tous les « grands » du modélisme allemand ont (ou ont eu) à leur catalogue HO. Toutefois, Liliput ne s'étant pas aligné au départ, aucun modèle ne respectait jusqu'ici la longueur correcte de 303,4 mm hors tampons. Willi Ade vient de combler cette regrettable lacune (dont il partageait la responsabilité puisqu'ayant assumé la paternité des véhicules Röwa raccourcis au 1/100) en sortant des modèles d'une qualité encore plus surprenante que celle de ses précédentes productions. Sont disponibles une Bnb (réf. 3030) et une ABnb (réf. 3031), les deux types de voiture-pilote devant suivre bientôt.

3. **Ade HO : ABnb, réf. 3031**

4. **L'aménagement intérieur**

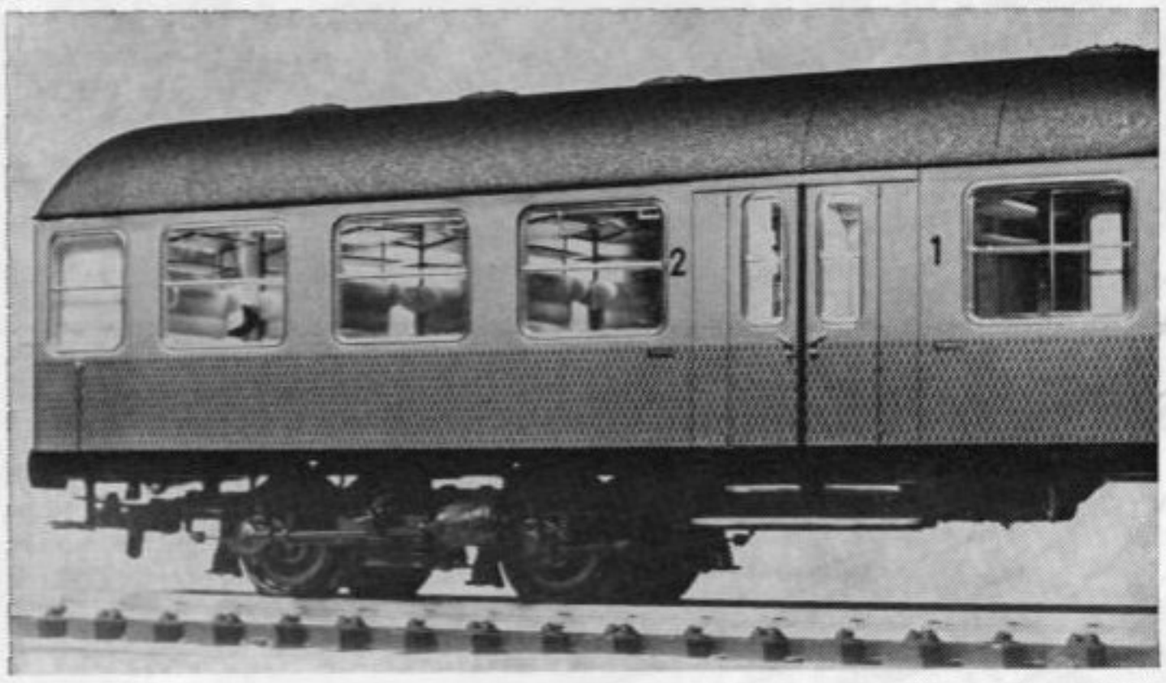


4

chevassus

La présentation générale de ces deux modèles est analogue à celle des voitures grandes lignes (voir LR n° 380). La « tripaille » sous le plancher des véhicules est toujours au complet, bien qu'ici moins spectaculaire que sous les « Langen » et surtout que sous les voitures TEE Apüm et Avüm éditées entre temps. Mais avant tout, la réussite de ces Silberlinge se mesure à la qualité hors pair de la décoration imitant les fameux œils-de-paon, apposée avec une finesse et une régularité irréprochables. Et comme par ailleurs rien n'arrête Ade dans la recherche du détail exact, les aménagements intérieurs dénotent eux aussi la grande classe, avec leurs accoudoirs de banquettes et leurs équipements porte-bagages dont on accentuera encore l'effet en soulignant d'un filet de peinture les arêtes des pièces en mince plastique cristal les représentant.

5



chevassus

5. **Véhicule réel ou modèle HO ?**

Il est difficile de se prononcer si l'on fait abstraction de la voie !

Au vu des photos qu'il est loisible de prendre de ces superbes voitures, on serait tenté de jeter un voile pudique sur quelques points portant une ombre à ce tableau idyllique. Une telle qualité se paie, évidemment, et les prix sont en sensible augmentation sur ceux des modèles précédents (en RFA : 53,00 DM le kit, 79,90 DM la voiture construite). Et pour ce prix, on aurait apprécié que le constructeur ne gomme pas aussi allègrement la visible différence entre le bogie Minden-Deutz normal équipant ses « Langen » et le Minden-Deutz « leicht » qu'il faudrait ici (bien que de très rares Silberlinge roulent sur des bogies normaux). Il arrive parfois que la voiture montée conserve une légère flèche d'un effet discutable (cette déformation est cependant plus rare et moins accentuée que pour la série TEE ; au demeurant, j'ai constaté chez un spécialiste parisien bien connu que le sens visuel de l'amateur avait une acuité sélectivement variable pouvant le rendre insensible à ce défaut). La maniabilité de l'attelage en exploitation se révèle à l'expérience assez médiocre, sa compatibilité avec d'autres attelages type NEM A est limitée. J'ai rêvé un jour qu'à Salzburg, on s'intéressait à une tête de Kurzkupplung adaptée à ce cas précis... Mais un autre rêve paraît aussi inaccessible en l'état actuel des choses, c'est celui de maint modéliste français appelant de ses vœux de telles réalisations, à des prix équivalents, aussi faciles à construire et portant sur du matériel national.

En attendant que le miracle se produise, laissez-vous tenter par quelques Silberlinge en kits : les nombreuses illustrations de la notice me semblent suffisantes pour surmonter l'éventuel handicap que constitue sa rédaction exclusivement allemande.

LE DECOR DU RESEAU

xavier jacquet

LE DÉPOT VAPEUR

(suite, voir également n° 372, 373, 375, 377, 379 383, 386 et 390)

PROJET N° 3

REMISE SNCB (Société nationale des chemins de fer belges)

L'auteur de ces lignes, ayant vécu de nombreuses années en Belgique, a gardé des locomotives à vapeur belges des souvenirs inoubliables, et devait a ses nombreux amis belges ce petit détour « outre Quiévrain ». La voie ferrée a atteint en Belgique une densité inégalée dans le monde et ce n'est qu'à partir de 1950 qu'elle vit son kilométrage fondre au profit des transports routiers de substitution.

Deux réseaux s'enchevêtraient : d'une part la SNCB, équivalente de la SNCF, et la SNCV (Société nationale des chemins de fer vicinaux) dont le réseau à voie métrique couvrait l'ensemble du territoire belge. Jusqu'en 1966, ces deux sociétés ont exploité de nombreuses locomotives à vapeur. La SNCV a atteint son apogée en 1952. Elle utilisait à cette époque près de 1 000 machines à vapeur, principalement des 030 bi-cabines, des autorails servant à la traction des trains de marchandises (ART) et au service des voyageurs (AR) et des automotrices électriques.

Après la deuxième guerre mondiale, la SNCB dut reconstruire ou réparer ses principaux dépôts et, comme le fit la SNCF, en profita pour reconstruire les plus importants hors des agglomérations.

Toutes ses remises, pour utiliser le vocable exact belge pour désigner l'ensemble du dépôt, répondaient à des critères communs dont le principal était l'absence de rotonde. Tous les bâtiments étaient rectangulaires avec faisceau de voies.

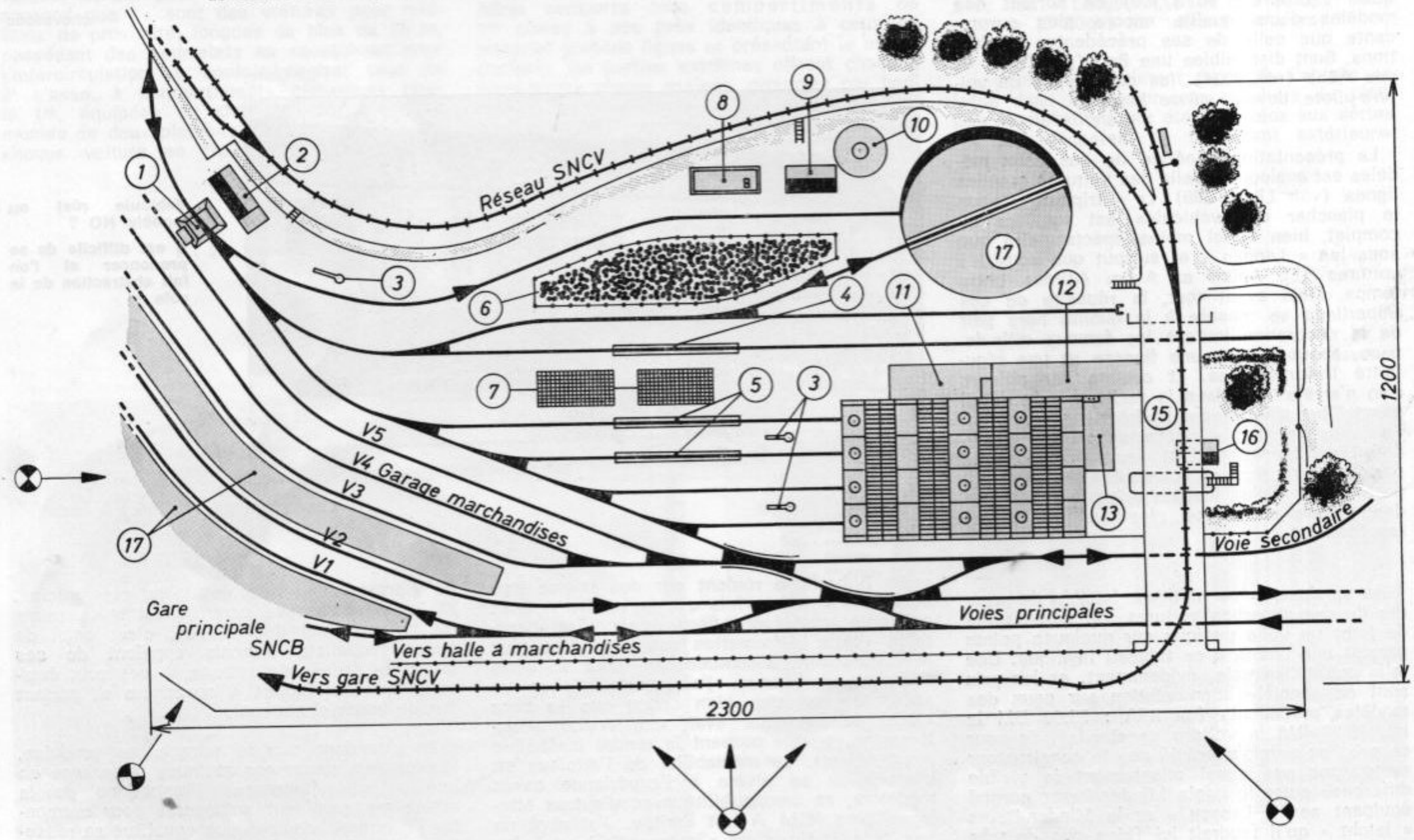
Lors de l'élaboration du plan de voie et du dessin du projet donné dans ces pages, nous nous sommes largement inspirés de la remise de Ath sur la ligne Bruxelles-Tournai-Lille, ainsi que de la remise de Braine-le-Comte sur la ligne Bruxelles-Mons-Paris.

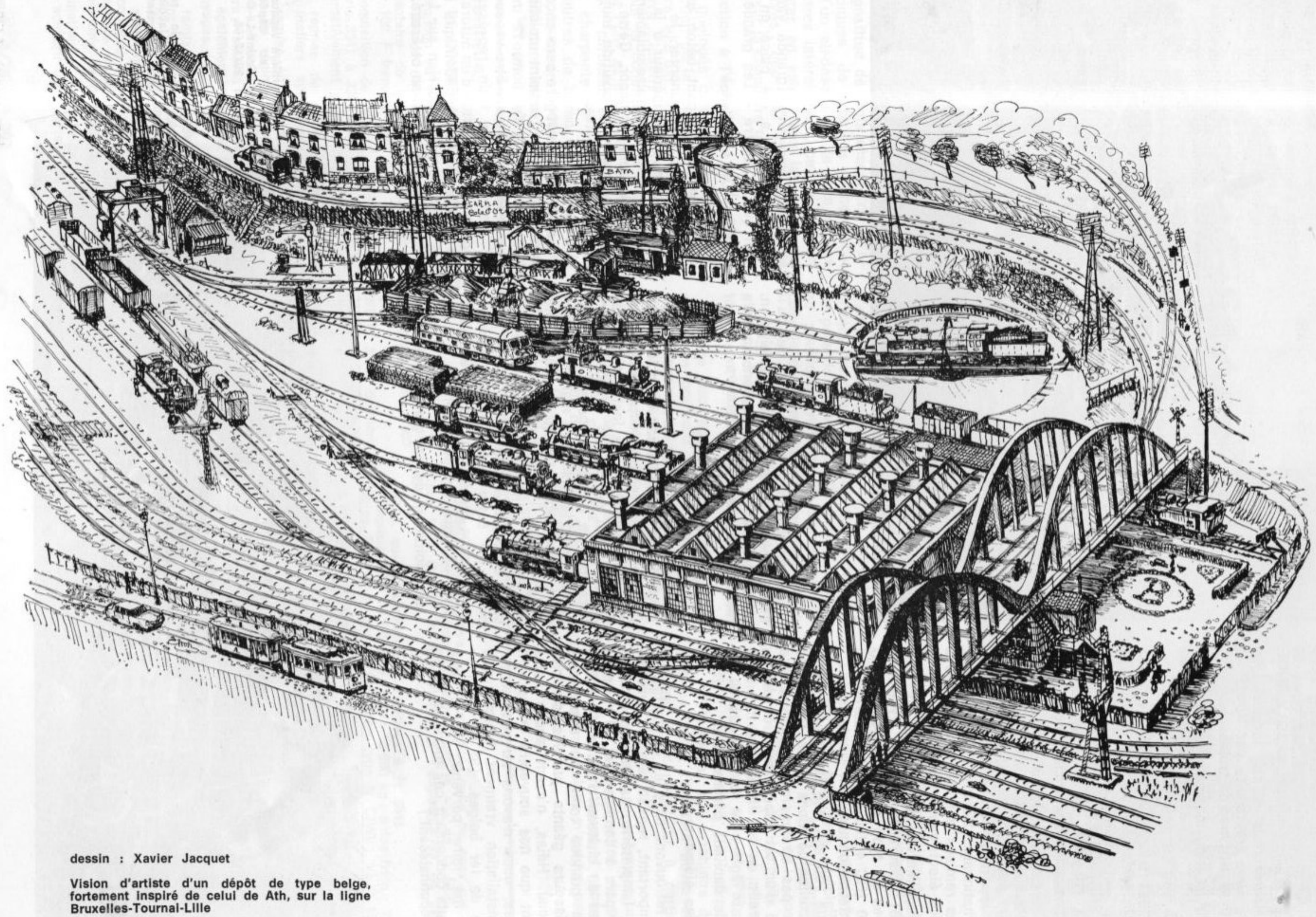
Implanté à la jonction d'une ligne internationale reliant la Belgique à la France et d'une ligne secondaire desservant le bassin minier du centre, ce dépôt de moyenne importance est sensé assurer un trafic mixte voyageurs et marchandises.

Les trains de voyageurs semi-directs sont tractés par des 230 du type 7 ou du type 64 (P8), mais aussi par les 140 américaines type 29, équivalence belge de la 141.R.

Les trains omnibus sont remorqués par les 230 type 64 déjà citées et les Atlantic tender type 16.

Le plan illustré ci-dessous est une interprétation du dépôt de Ath, les bâtiments sont inspirés de ceux des dépôts de Braine-le-Comte, Ath et Monceau.





dessin : Xavier Jacquet

Vision d'artiste d'un dépôt de type belge, fortement inspiré de celui de Ath, sur la ligne Bruxelles-Tournai-Lille

Les trains de marchandises sont assurés par les types 81 (G8), les types 29 et les types 26 identiques au 150.Y SNCF.

Côté locomotives diesel, les BB type 201 puis 5900 (reproduits par Roco) assurent tous les types de trains.

Le service des manœuvres est assuré par des 040.T type 53 et les locos diesel « ABR » type 260 (Fleischmann-Jouef).

Enfin, les trains directs et internationaux sont remorqués par les Pacific type 10, type 1 et Atlantic, type 12. Des machines SNCF [2] 231.E du dépôt de La Chapelle, [2] 231.C, G et K des dépôts d'Aulnoy et de Fives y circulent également.

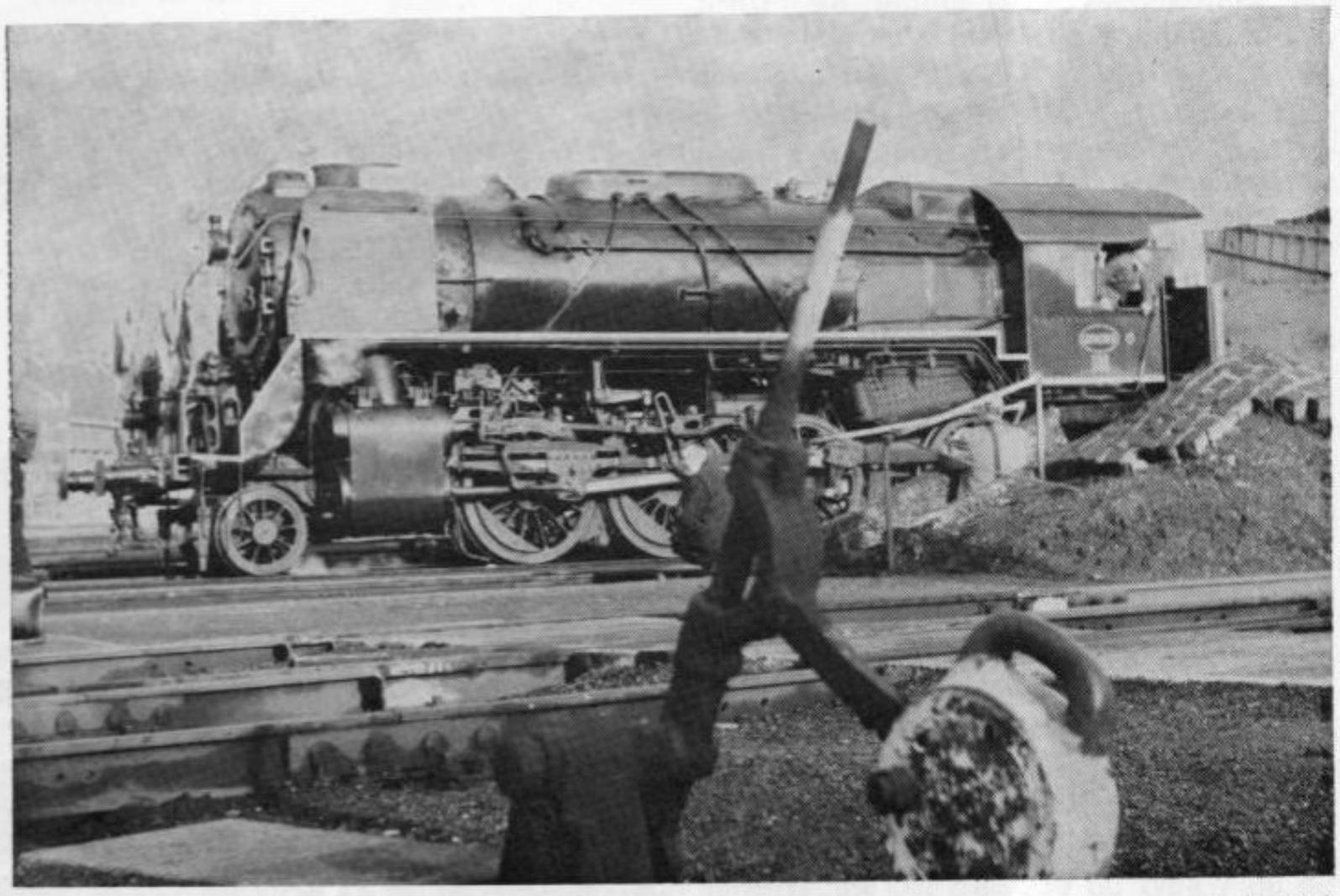
Pour les amateurs de matériel moderne, signalons que les CC diesel, type 204 (2D2) ont assuré, conjointement aux locos vapeur, les trains de voyageurs directs et internationaux. Depuis l'électrification, certaines remises ont été reconverties à la traction électrique et diesel.

Les locomotives électriques du type 120 (BB) assurent tous les types de trains, les BB type 150 et 160 et les CC type 180 (CC 40100 SNCF) assurent les trains internationaux.

Lorsque l'on sait que la distance séparant Bruxelles de Mons et de Tournai ne dépasse pas 80 km, on comprend que l'activité d'un tel dépôt sera très dense, car le trafic de ces lignes est fort semblable aux lignes de la banlieue et de la grande banlieue parisienne.

Choix des éléments

Nous retrouvons tous les éléments d'un dépôt important, remise, atelier, bureaux, huilerie, lampisterie, sablerie, pont tournant et parc à combustible. Ici, pas de TIA, l'eau du château d'eau était traitée dans de grandes tours en tôle, sorte d'adoucisseurs géants jumelés au château d'eau. Hélas, n'ayant aucun autre document que nos souvenirs concernant ces tours, nous n'avons pu représenter cette installation vraiment typique des chemins de fer belges. (Si un amateur pouvait me faire parvenir via LR des documents concernant ces tours, je lui en serais reconnaissant.)



1 x. jacquet

Un pont double à arche béton, tel qu'il existe à Ath, complète notre installation, permettant à la route longeant la voie ferrée de franchir cette dernière.

Disposition des éléments

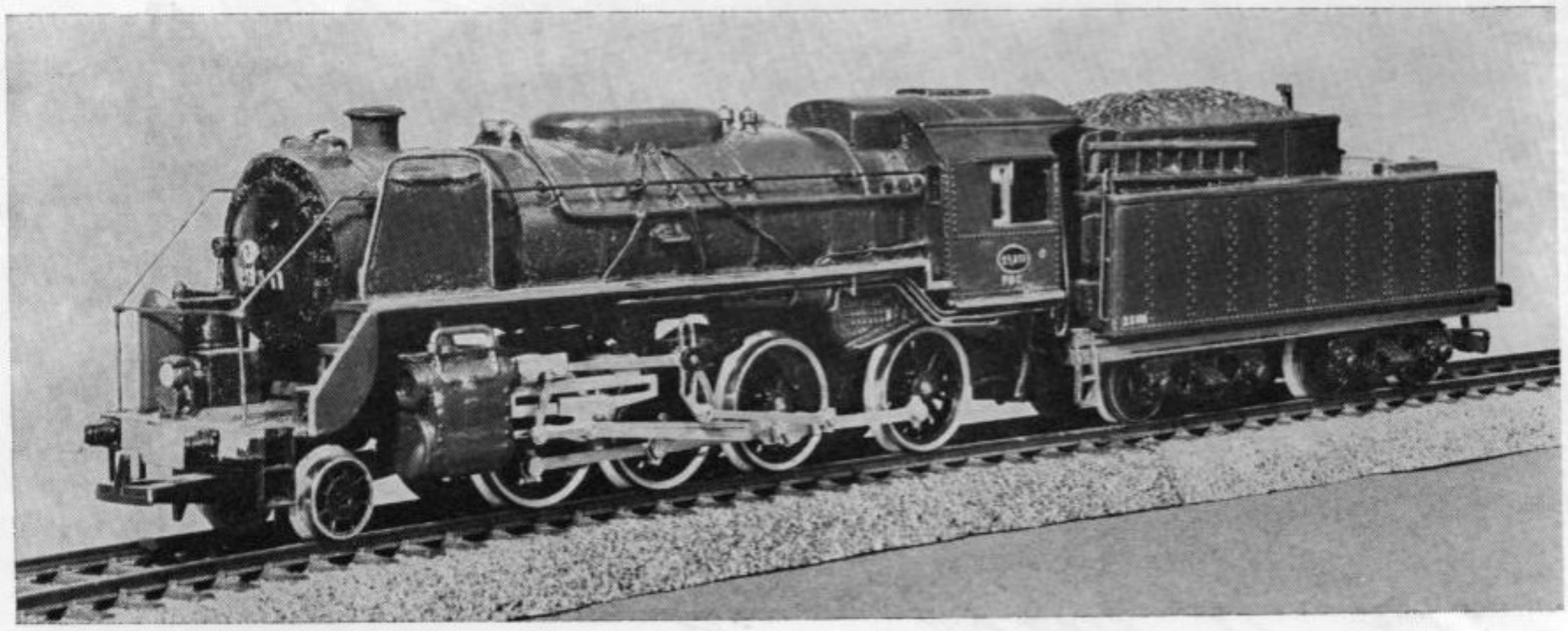
L'absence de rotonde et, par conséquent, la présence d'un faisceau de voie important devant la remise rectangulaire, conduit normalement à des installations très longues. Afin de réduire l'encombrement hors tout de la remise, nous l'avons imbriquée avec le faisceau « marchandises » et la gare. Celle-ci, construite en double, s'inscrit dans l'angle du plateau, ce qui permet des points de vue très divers, et ceci, de chaque côté des quais (voir plan). De cette façon, nous pouvons, comme dans les deux projets précédents, observer l'intérieur de la remise.

L'exploitation de la gare SNCF-SNCV étant très attractive (grande variété de trains, le dépôt a été placé en second plan (voir chapitre « Les grandes orientations »).

La présence du pont béton et de la route permet de remonter le premier plan à un niveau supérieur à la voie et ainsi de plonger vraisemblablement le spectateur dans le décor. Cette solution corrige en partie la position toujours un peu basse du plateau.

L'ensemble dépôt-gare sera encore plus attrayant si on lui adjoint un chemin de fer vicinal (voie de 1 m, 12 mm [TT] pour le HO), qui pourra être vapeur, diesel ou électrique. Le train représenté sur dessin est constitué d'un autorail diesel AR et d'une remorque identique à celles qui circulent encore à Han sur Lesse et sur le TTA entre Dochan et Erezé.

2 Ir



1. **Dernière vapeur belge au dépôt de de Braine-Le-Comte, le 20/12/66.**

2. **Le modèle réalisé par X. Jacquet à partir d'éléments de 141-R Jouef.**

Description de la remise

Nous avons choisi une remise à quatre voies, extrapolation de celles reconstruites après 1944 et inspirée en partie des remises de Braine-le-Comte et de Monceau.

Elle se compose d'une armature béton avec garniture de briques rouges. La lumière pénètre à l'intérieur de la remise par des vastes baies latérales et par quatre lanterneaux transversaux disposés sur toute la largeur de la remise, lanterneaux à versant incliné à 45°.

Les cheminées en fibro-ciment, surmontées d'aspirateurs en fibro-ciment également, assurent l'évacuation des fumées captées dans les couloirs de fumées continue sur toute la longueur des voies de garage.

Les portes de la remise non visibles sur le dessin sont rectangulaires, soit en bois, soit en tôle et toutes à ouverture extérieure.

Un mot du distributeur de sable. Le portique représenté est celui de Monceau. Il est constitué de trois réservoirs parallèlépipédiques de grandes dimensions, placés l'un au-dessus de la voie et les deux autres latéralement, ce qui permet d'alimenter en sable tous les types de locomotives, que les sablières soient situées sur la chaudière ou sur les couvre-roues.

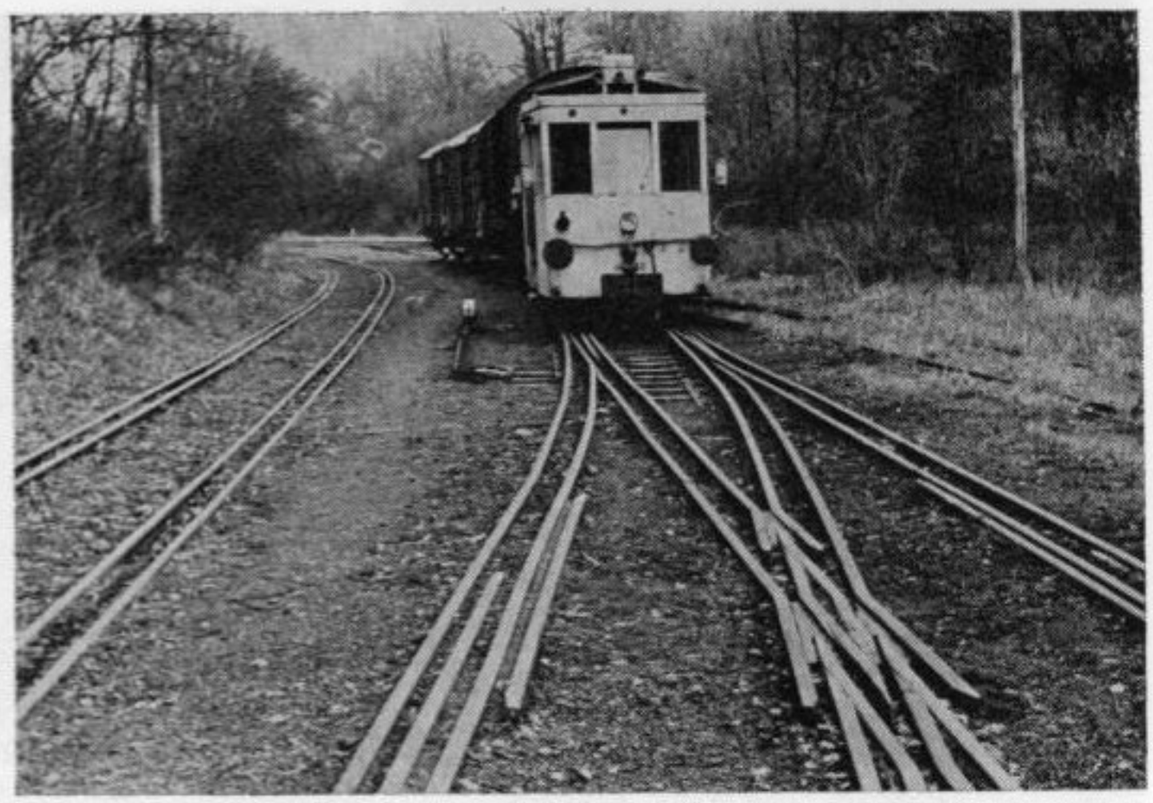
Reproduction à l'échelle du HO ou du N

Voici quelques conseils concernant la construction de la remise. De forme rectangulaire, elle est assez facile à réaliser. On pourra s'inspirer des méthodes utilisées pour la construction des bâtiments Ouest et PLM, et employer les matériaux suivants : carcasse en carton de 1 mm environ, charpente en baguette de peuplier, poutres de béton en carton épais (2 mm), murs de briques en plaque imprimée Faller ou autre, toiture en contreplaqué ou en carton fort, nervuré au moyen de baguettes de peuplier ; les lanterneaux peuvent être réalisés au moyen de plastique transparent provenant de boîtes d'emballage de wagons. Des bandes de bristol ou mieux de plastique provenant de pots de fromage ou de yaourt, collées au plastique transparent, figureront les châssis des fenêtres ou des lanterneaux.

Les cheminées sont obtenues au moyen d'un rond de peuplier, ⌀ 5. Les aspirateurs sont réalisés en cartes de bristol.

Pour la décoration, les amateurs étant sur place pourront visiter utilement les dépôts encore existant, Braine-le-Comte, Haine - Saint-Piéco, Bertrix, Alort, Schaerbeek, Louvain, Monceau...

En règle générale, la SNCB compte beaucoup de constructions en brique rouge souligné de bandeaux gris clair des charpentes de béton, toitures en tuiles rouge vif ou noir bitume s'il s'agit d'une construction béton. En constructions plus récentes : gares ou bâtiments administratifs, on remarque beaucoup d'ocres.



Ci-contre. un exemple de raccordement métrique et normal, à Bamdour (Belgique). Le tracteur vicinal à voie de 1 m remorque des wagons à voie normale entre la gare de Bamdour et les usines "Cerabel" (longueur : 3 km).

gauthier

Matériel roulant

Les amateurs belges n'étant guère favorisés par les fabricants spécialisés, le travail du modéliste sera important.

Il existe toutefois dans le commerce, un certain nombre de machines de type allemand ayant figurés dans presque tous les dépôts belges : type 64 (P8), type 81 (G8), types 25 et 26 (150), types 93 et 96 (130). Quant aux machines de construction belge, l'amateur devra en entreprendre la reproduction à partir d'éléments du commerce.

Nous préparons actuellement un article consacré à la construction de plusieurs modèles caractéristiques et espérons que les amateurs belges n'auront pas trop à patienter.

(à suivre)

Communiqué :

SOCIÉTÉ DE CONSERVATION DE LA 141 R 420 :

Par décision du comité de la S.C.C. en date du 15 février 1978 il a été décidé de lancer la souscription destinée au programme complémentaire de la Société ; cette souscription porte sur 2 000 parts de 100 F français pour :

1) L'acquisition de la voiture restaurant ex-CIWL n° 3345, dernière de la série 3341 à 3360 dont deux d'entre elles (3354 et 3360) servirent alternativement comme WR présidentielles.

2) La reprise du cycle normal des révisions de cette voiture par des ateliers spécialisés dans cette tâche (CIWL ou privés).

3) La remise en service de la 3345 avec auparavant sa réimmatriculation en régime international sur un réseau étranger. La voiture sera affectée uniquement à des affrêtements (groupements d'amateurs ; cinéma ; sorties touristiques ; sociétés diverses, etc.). Elle est également destinée à accompagner la 141 R 420 dans ses futurs voyages.

4) La remise en état de la 141 R 420 : ce dernier point est le complément de l'appel de fonds lancé auprès des copropriétaires existants il y a quelques mois.

Cette souscription est en tout point identique à la précédente qui fut couverte en dix mois (pour 70 000 F F il est vrai), toutefois cette première expérience a amené le comité à prévoir directement deux méthodes de participation possible :

Participation « bienfaitrice » : pour celui, celle ou ceux qui désirent acquérir des parts sans se sentir liés avec la vie de la Société.

Participation « active » : pour celui, celle ou ceux qui, au contraire désirent se sentir concernés par la vie de la SCC et participer à la fin de la souscription à l'augmentation de capital qui suivra.

Voici quelques précisions relatives à la 3345 :
Longueur HT : 23 452 mm ; tare : 52 900 kg ; poids frein : 73 000 kg. Boggies Fiat sous licence Schlieren type N CIWL ; VL : 160 km/h.

L'aménagement comprend d'une plate-forme à l'autre : une cuisine et un office (un couloir public les contourne) ; deux salles à manger de 32 et 24 places ; un passage d'accès bordé d'un côté de la chaudière autonome de chauffage.

Date de construction de la série : 1928-29 par les EIC à Aytré ; fin de service à la SNCF : septembre 1977. Désarmement : janvier 78.

Si cette expérience hors du commun et bénévole à 100 % vous tente ;

Si vous voulez participer au sauvetage « Actif » ou « Bienfaiteur » de la dernière voiture restaurant « Présidentielle », n'hésitez plus ! Contactez :

S.C.C. 141 R 420, boite postale 4, F-77116 URY.

Ou pour nos amis Suisses :

141 R 420, M. PARÉ, ancien stand 20, CH - 1018 LAUSANNE.

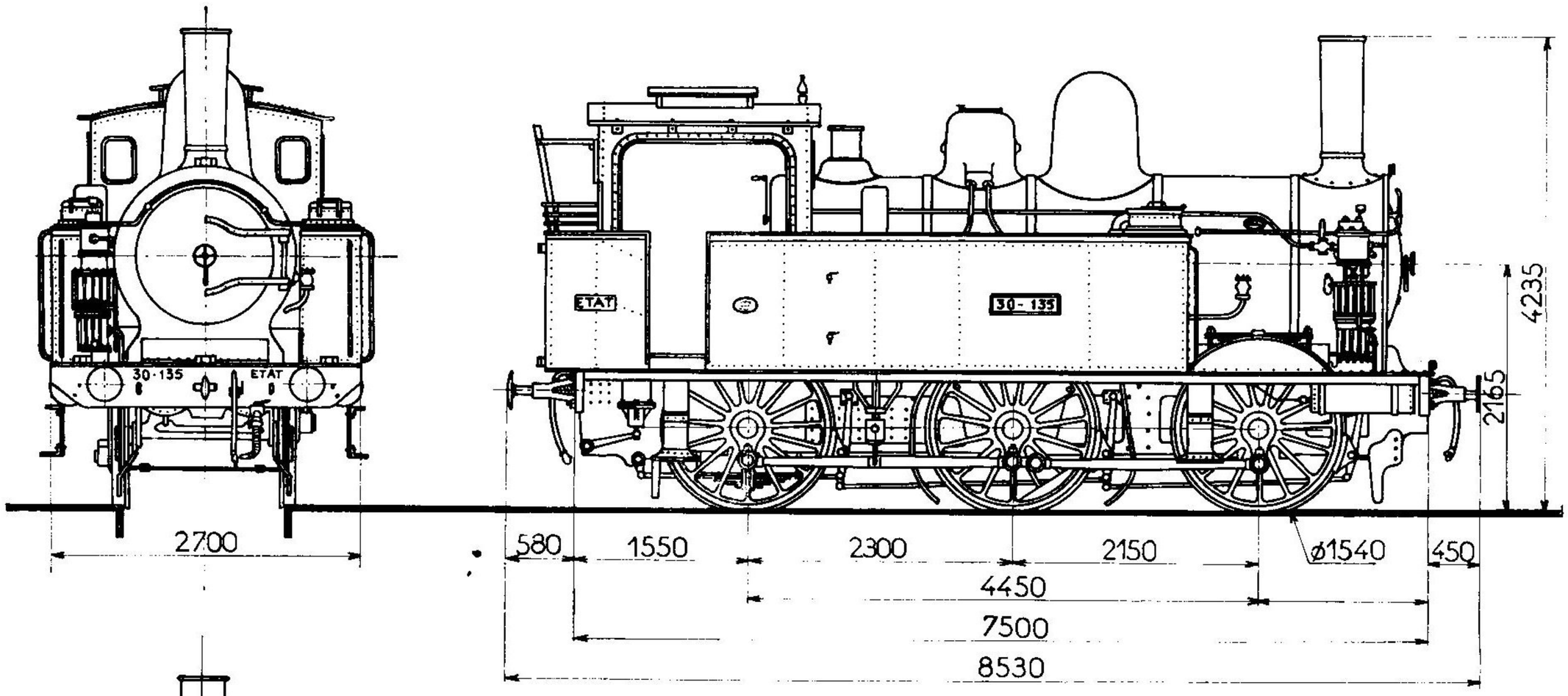
Par avance merci à tous !

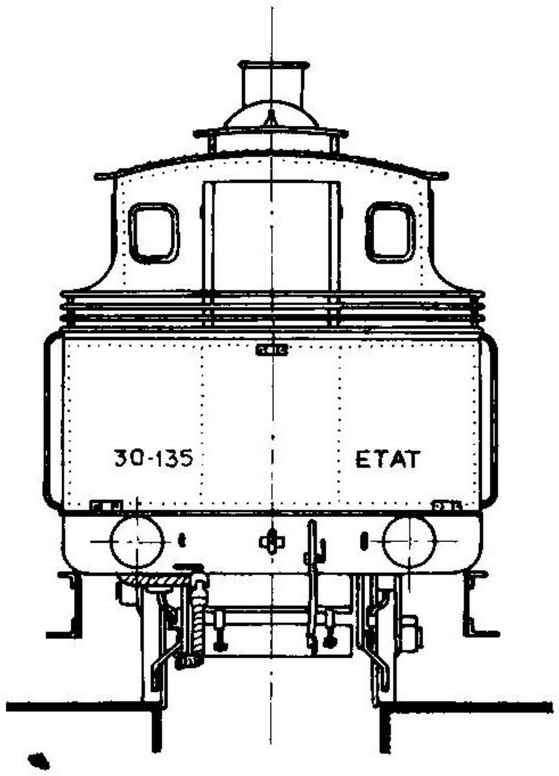
Tout renseignement aussi à notre stand d'EXPORAIL à Cannes, du 1er au 5 avril (deuxième niveau).

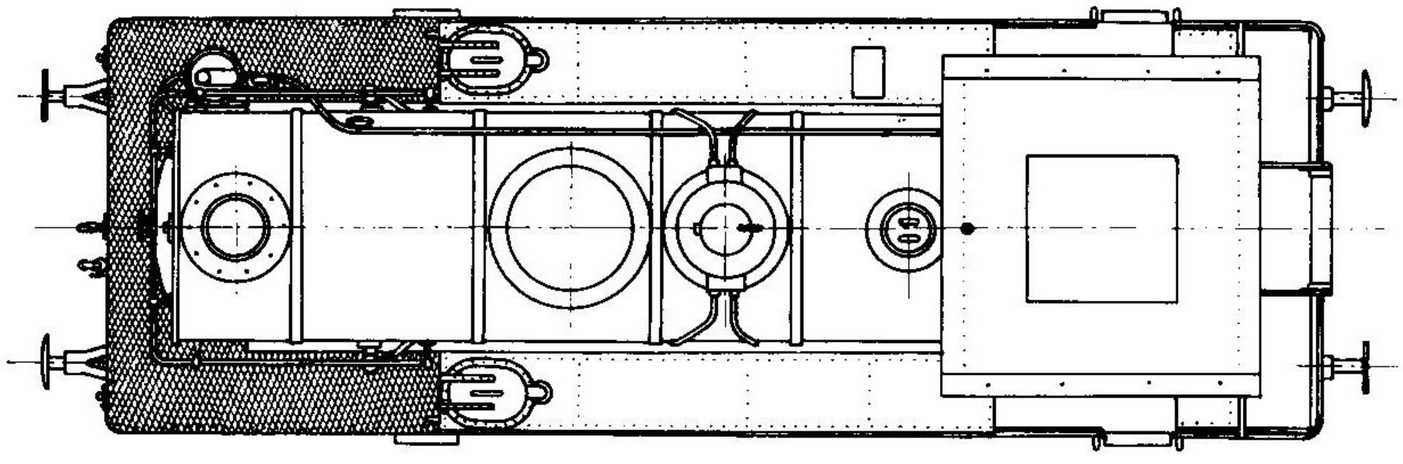
LE PLAN DU MOIS :

Locomotive-tender
à vapeur
à simple expansion
3 - 030.TB - 101 à 172
type "Boer"

(Voir également la Fiche Documentaire n° 279 de la 24° série).







Echelle : 1/87° (HO)